BAU

DER
STÄDTEBAU
1905

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

THEODOR GOECKE und CAMILLO SITTE

BERLIN WIEN

ZWEITER JAHRGANG

DER STÆDTEBAU

MONATSSCHRIFT
FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE
NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND
SOZIALEN GRUNDSÄTZEN.

BEGRÜNDET
VON
THEODOR GOECKE UND CAMILLO SITTE
BERLIN. WIEN.

ZWEITER JAHRGANG

VERLAG VON ERNST WASMUTH A.-G.
BERLIN W. 8, MARKGRAFENSTRASSE 35.
1905

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin W.

INHALTS-VERZEICHNIS.

I. TEXT-BEITRÄGE.

II. KLEINE MITTEILUNGEN.

III. CHRONIK.

IV. LITERATUR.

V. VERSAMMLUNGEN UND KONGRESSE.

VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN.

TAFELN.

I. Städtebilder (Straßen-, Platz- und Parkbilder).

II. Straßen-, Platz- und Parkanlagen.

III. Bebauungspläne.

IV. Stadtpläne.

V. Naturaufnahmen.

VI. Wettbewerbsentwürfe.

VII. Modelle.

TEXTABBILDUNGEN.

I. Städtebilder (Straßen-, Platz- und Parkbilder).

II. Straßen-, Platz- und Parkanlagen.

III. Bebauungspläne.

IV. Stadtpläne.

V. Naturaufnahmen.

VI. Wettbewerbsentwürfe.

MITARBEITER.

2. Jahrgang 1905 1. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

ZUR EINLEITUNG.

Ein Jahr heißer Arbeit liegt hinter uns. — Herausgeber und Verleger haben sich bemüht, das Beste zu bieten und hoffen wenigstens, in der Fülle des Stoffes etwas geboten zu haben, das gegenwärtiges Streben wiederspiegelt, zur Klärung streitiger Fragen beiträgt und zum Weiterschaffen anregt. Wir danken allen Mitarbeitern für die uns in reichem Maße zuteil gewordene Unterstützung. Auch im neuen Jahre soll unser Ziel dasselbe bleiben, wie es das Titelblatt andeutet: Der Erkenntnis die Wege zu bahnen, daß der Städtebau zu einer Städtebaukunst erhoben werden müsse, zu einer Kunst, die sich aufbaut auf der natürlichen Grundlage der wirtschaftlichen, gesundheitlichen und gesellschaftlichen Forderungen unserer Zeit.

Neue Aufgaben sind damit dem Städtebau gestellt. Der alleinherrschende Fürstenwille hatte im XVII. und XVIII. Jahrhundert von einem künstlerischen Grundgedanken auf großartige Schauwirkungen ausgehend, Straßen und Platzwandungen einheitlich gestaltet und zwar auf Grund eines geometrischen Lageplans, den die der Selbstverwaltung über den Kopf gewachsene Bodenspekulation des XIX. Jahrhunderts mit der Architekturmaske der Mietkaserne als willkommenes Erbe übernommen hat. Individuelles und soziales Wohnbedürfnis war dabei nicht zu befriedigen. Darum war ein Rückblick auf das malerische Bild der mittelalterlichen Stadt notwendig, die, selbst noch im Barockgewande, den vom praktischen Zwecke auf eine ausdrucksvolle Gestaltung gerichteten Sinn unserer Altvordern erkennen läßt. Mit nichten sollen wir aber in romantischer Anwandlung den Stadtplan des Mittelalters nachahmen. Die Entwicklung der Industrie hat das wirtschaftliche Leben gewaltig gesteigert, und die Zusammendrängung der Stadtbewohner erfordert gesundheitliche Maßnahmen im Interesse der Gesellschaft. Wir werden daher die Großzügigkeit des landesfürstlichen und die Wohnlichkeit des mittelalterlichen Städtebaues zu vermählen haben, um den Aufgaben unserer Zeit gerecht zu werden.

Dabei mitzuwirken, erbitten wir weiter tatkräftige Hilfe, und da bereits eine Anzahl wertvoller Abhandlungen vorliegt, zum Teil sogar schon seit längerer Zeit, so daß wir des verspäteten Abdruckes wegen die Nachsicht der Herren Verfasser anrufen müssen, so erstreckt sich unsere Bitte namentlich auf die Einsendung von Beiträgen mit Plänen und Schaubildern.

VON DEN BEZIEHUNGEN DER ZONENBAU-ORDNUNG ZUM BEBAUUNGSPLANE.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Nachdem die wechselseitigen Beziehungen zwischen Wohnfrage und Bauordnung, zwischen Bauordnung und Stadtbauplan, zwischen Stadtbauplan und Stadtbild aufgedeckt, ihre wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Abstufungen als die Grundlage für Stadtbaukunst erkannt, zum Teil erst wiedererkannt waren — denn früher hatte man auch schon etwas davon gewußt, und nur die Grundlage selber ist jetzt eine breitere, in ihren Einzelheiten bereicherte, von oben her schärfer umrissene geworden —, regen sich auch nun allerwärts Kräfte zur Tat: Der freischaffende Architekt, der hinter dem Walle nüchterner und nützlicher Einrichtungen die Kunst gewittert hat, so gut wie der sich von Amtswegen damit befassende Techniker, der zwar nicht immer Architekt genug und wenn schon, den in der Stadtvertretung sich geltend machenden Anschauungen gegenüber nicht immer stark genug ist, um der Stadtbaukunst zum Siege über die allmächtige Straßengeometrie zu verhelfen; der Landmesser, der den Städtebau schon allein zu bemeistern glaubte und nun in dem Buche „Der Landmesser im Städtebau" von seinesgleichen eines Besseren belehrt worden ist; ferner die Baupolizei, die zur Einsicht gelangte, daß zu weit getriebene Einheitlichkeit der gesundheitlichen und bautechnischen Vorschriften unwirtschaftlich und unsozial wirkt; endlich der Laie, der im dunklen Drange, der Enge der Großstadt zu entfliehen, sich auf eigener Scholle anzubauen, oder wenn er Bodenreformer ist, ohne auf die großstädtischen Vorzüge verzichten zu wollen, sich in sogenannten Gartenstädten auf erpachtetem Boden anzusiedeln strebt! Allmählich hat nun in diese immer weitere Kreise ziehende Bewegung, die auf eine naturgemäßere Wohnweise gerichtet ist, als sie der in Schematismus erstarrte Städtebau zu bieten vermochte, die Tagespresse eingegriffen, indem sie immer häufiger den Wünschen der Städtebewohner sowohl, als auch den Vorschlägen der Fachleute ihre Spalten öffnete. Dieser Boden breitester Öffentlichkeit muß betreten werden, und ihn dazu vorzubereiten wird mit eine Hauptaufgabe dieser Zeitschrift sein, wenn es gelingen soll, anstatt nach der Schnur gesetzter Steinhaufen wieder organisch gegliederte Heimstätten entstehen zu lassen.

Die Bestrebungen gehen freilich noch vielfach auseinander; was die einen wollen, verdammen die andern. Der Kampf gegen die Mietkaserne hat auch ihre Freunde zum Streit aufgerufen, die krumme Linie wendet sich noch vergeblich gegen die geraden parallelen Straßenwandungen, und den Fanatikern des Verkehrs gegenüber hält es oft schwer, die Erhaltung alter Baudenkmäler zu verteidigen. Über dem Haupte des Grundbesitzers, des Bodenspekulanten aber schwebt ebenso wie über dem des Architekten und des Bauunternehmers die Sorge vor jeder Änderung der Bauordnung wie ein Damoklesschwert. Die entscheidende Bedeutung des Städtebauwesens für das Wohl und Wehe von Gemeinde und Privatmann, von Eigentümer und Mieter, von Bürger und Arbeiter erfordert aber ein Zusammenwirken aller Faktoren, um zu einem glücklichen Ziele zu gelangen. Technik und Verwaltung, Hygiene und Volkswirtschaft, Baukunst und Sozialpolitik müssen einander durchdringen; friedlich wird es dabei nicht immer abgehen, wie wir noch vor nicht allzu langer Zeit in dem unter dem Schlachtrufe: „Hie offene, hie geschlossene Bauweise" versteckten Kampfe gegen die Zonenbauordnung in Stuttgart gesehen haben. Im vergangenen Jahre*) ist aber auch nun in München um die neue Bauordnung heiß gestritten worden. Dort, wo sich zuerst im Deutschen Reiche wieder ein architektonischer Stadtcharakter auszubilden beginnt, wird über die Bauvorlagen mündlich und öffentlich vor der Baupolizei verhandelt. Es kann daher nicht überraschen, daß auch hier die öffentliche Meinung über den neuen Bebauungsplan und die neue Bauordnung in selten weitgehendem Umfange zu Worte gekommen ist. Die Frage, was leistet die Zonenbauordnung für den Bebauungsplan, ist damit eine öffentliche geworden — sie kann nicht mehr im Rahmen akademischer und amtlicher Erörterungen gelöst werden. Namentlich sind es die Verhandlungen des bayerischen Architekten- und Ingenieur-Vereins, die allgemeine Beachtung gefunden und zu gemeinsamen Beratungen mit der Stadtverwaltung geführt haben. Der Hergang war kurz folgender:

Die neue Staffelbauordnung unterscheidet a) geschlossene Bauweise in fünf Abstufungen und b) offene Bauweise in vier Abstufungen, bei örtlicher Begrenzung der einzelnen Staffeln. Besondere Gegnerschaft fand nun die so entstehende neunfache Staffelung. Wenn dieser aber dabei vorgeworfen wurde, daß sie z. B. die Westseite der Ismaninger Straße zur Maria-Theresiastraße hinüber die niedrigere offene Bauweise mit nur zwei Stockwerken und Mansarden gebracht habe, während von der Ostseite her die drei- und vierstöckigen Mietburgen in geschlossener Reihe geringschätzig darüber hinwegsehen, so kann der unbefangene Beobachter doch fragen: ist dies, falls es überhaupt ein Fehler wäre, wirklich die Folge des Systems oder nur mehr die Folge eines zufällig unglücklichen Verlaufes der die Staffeln von einander trennenden Geltungslinie? Die beklagte Buntscheckigkeit der Einteilung scheint der geschichtlichen Entwicklung, den örtlichen Verhältnissen zu entsprechen und würde grundsätzlich schon deshalb dem normalen Zonenschema gegenüber einen großen Vorzug haben

In einer Sitzung des bayerischen Architekten- und Ingenieur-Vereins, in der Bauamtmann Bertsch, der Nachfolger Theodor Fischers, den einleitenden Vortrag hielt, meinte allerdings ein Redner, die neue Bauordnung sei lediglich eine Festlegung der bisherigen Zerfahrenheit, das heißt also doch wohl, sie nehme auf das tatsächlich Gewordene eine zu weitgehende Rücksicht?! Dem wurde von anderer Seite entgegengehalten, daß die Ordnung der Dinge eben um zehn Jahre zu spät komme, sich nun aber den gegenwärtigen Zuständen anbequemen müsse, wobei sich Mängel natürlich nicht vermeiden ließen.

Es stand demnach in erster Linie die rein praktische Frage, in wie weit die Folgen einer mehr oder minder

*) Der Aufsatz ist noch im Jahre 1904 geschrieben.

wilden Bebauung als unantastbar hinzunehmen sind, und da ist es gerade dieses wichtigsten Punktes wegen dankbar anzuerkennen, daß eine gemeinsame Aussprache zwischen Magistratsvertretern und einem vom Architekten- und Ingenieur-Vereine gewählten Ausschusse hat stattfinden können. Die Besprechung erstreckte sich aber auch noch auf andere Punkte, von denen der nächst wichtige in der von verschiedenen Rednern angeregten Frage lag, ob auch eine ausreichende Weiträumigkeit nach außen hin gewährleistet sei und ob nicht etwa dort, wo jetzt freiwillig weiträumig gebaut werde, für die Zukunft das Gegenteil in Aussicht stehe? Ein dritter erwähnenswerter Punkt betraf die Vorschrift zusammenhängender Höfe, die die Anlage von Rückgebäuden (Seitenflügeln und Hinterhäusern) geradezu herausfordere.

Im Verlaufe der Erörterungen wurde namentlich vom Architekten Tittrich gefordert, die Anzahl der Staffeln zu verringern, innerhalb der Staffeln aber bei freiwilliger Baubeschränkung Erleichterungen zu gewähren, um das Einfamilienhaus zu fördern. Diese Vorschläge bewegen sich in derselben Richtung, die ich schon öfter als eine allgemein anzustrebende, meist auf eine soziale Differenzierung hinauslaufende und noch zuletzt für den Ausbau der Berliner Vorortbauordnung als eine zweckmäßig einzuschlagende befürwortet habe. (Deutsche Bauzeitung 1901, Städtebaufragen mit besonderer Beziehung auf Berlin No. 36, 37 und 40, Zeitschrift für Wohnwesen, 1903, Bauordnung und Bebauungsplan No. 14.) Bei ihrer Verfolgung könnte dadurch, daß das Untermaß an der Bauhöhe oder in der Geschoßzahl, daß die Einschränkung in der Anlage von Seitenflügeln und von umbauten Höfen in bebaubarer Mehrfläche, besonders auch für selbständige Hinterhäuser durch Herabsetzung der Ansprüche an die Bauart je nach Zahl der Geschossse vergütet würde, auch das Bedürfnis der Industrie nach Fabrikanlagen (doch nur da, wo man sie etwa hin haben will) mit ihrem Gefolge von Arbeiterwohnungen (in Kleinhäusern oder bei hoher Bebauung nur in Vorderhäusern) am besten und bequemsten befriedigt werden. Damit wäre schon einer schablonenhaften Bebauung, die sich bei der Festsetzung unveränderlicher Bauflächenregeln und Bauwichbreiten stets einstellen wird, so daß jeder Baustaffel immer nur ein Bautypus entspricht nach Möglichkeit vorzubeugen.

In der gutachtlichen Äußerung des Vereins ist schließlich aber, wie die Tagesblätter berichten, doch keine Einwendung gegen die gewählte Anzahl von Staffeln erhoben worden, weil zunächst in ein erneutes Studium der sogenannten kubischen, also auf dem Raumausmaße der Bebaubarkeit beruhenden Bauordnung, (die seinerzeit in München von Rettig angeregt war) eingetreten werden solle. Die oben angefürten Vorschläge weisen ja schon auf eine ähnliche Regelung hin. Für die Anwendung der eigentlichen kubischen Regel wurden, wie seiner Zeit von der Vereinigung Berliner Architekten in Berlin, wesentlich künstlerische Gründe geltend gemacht, insbesondere die damit dem Architekten zu gewährende größere subjektive Freiheit des Schaffens. Von der Staffelbauordnung meinte übrigens ein Mann, wie Gabriel von Seidl, daß die Vielheit der Staffeln schon eine reichere Abwechselung im Stadtbilde hervorbringen könne. Die Annahme der kubischen Regel würde die Staffelung wohl vereinfachen lassen, ob aber in dem erhofften Umfange mag dahingestellt bleiben, denn es kann gar nicht erwünscht sein, vom alten Stadtkern als dem einzigen Mittelpunkte ausgehend, die Bauhöhe nach außen hin durchgängig, also zonenweise zu verflachen; es muß vielmehr darauf ankommen, neben dem Hauptmittelpunkt im Umkreise der Stadt noch Nebenmittelpunkte mit wieder steigender Bauhöhe zu erhalten, zu deren Schaffung die älteren, in die Stadterweiterung einbezogenen Niederlassungen den Ansatz bieten.

Zu dieser schon von Henrici und Fischer vertretenen Anschauung hat sich auch ein ungenannter Architekt in den Münchener Neuesten Nachrichten bekannt. Am ersten könnte noch ein in den Straßenanlagen abgestufter Bebauungsplan zur Verminderung der Staffeln beitragen, wie denn überhaupt in dessen Ausgestaltung immer die entscheidende Grundlage für die städtische Entwickelung, auch in künstlerischer Hinsicht, gegeben wird. Das Gelingen hängt also davon ab, ob der Bebauungsplan, der bekanntlich von Theodor Fischer um viele schöne Lösungen bereichert worden ist, in seinem ganzen Zusammenhange noch die Möglichkeit bietet, polizeiliche Eingriffe auf ein geringstes Maß zurückzuführen. Denn Eins gehört nun einmal zum eisernen Bestande jeder modernen Bauordnung, das Verbot, über eine genau festgelegte Fluchtlinie hinauszubauen — darauf begründet sich der Bebauungsplan. Auf den Verlauf der Fluchtlinie kommt es also unter allen Umständen an, oder richtiger gesagt, da der Verkehr in den Straßen anderen Gesetzen folgt, als der Bau an den Straßen zu folgen braucht, auf den Verlauf einer zwiespältigen Fluchtlinie, die einerseits den Verkehrsraum, andererseits die Wandungen der Straßen begrenzend sich zu einer die Bauflucht von der Straßenflucht scheidenden Fluchtfläche auswachsen muß. — vergl. dieserhalb u. A. Deutsche Bauzeitung 1901, No. 36, 37 und 40.

In einer „Wege und Ziele moderner Städtekunst" überschriebenen, ebenfalls in den Münchener Neuesten Nachrichten erschienenen und später in einer sehr lesenswerten Broschüre (E. Mühlthalers Buch- und Kunstdruckerei A.-G., München 1903) herausgegebenen Abhandlung hat Herr Architekt Tittrich diesen Gedanken in eine feste Formel zu fassen gesucht, deren Leitsatz: „Baulinien und Straßenlinien haben in der Regel divergierend zu verlaufen", in dieser allgemeinen Einschränkung jedoch kaum annehmbar erscheint.

Im übrigen ist, wie die Verhandlungen in München erkennen lassen, auch dort schon das anliegende Gelände dermaßen von der Bodenspekulation verteuert, daß es immer schwerer hält, öffentliche Plätze in der erwünschten Zahl freizulegen und die Wälder als Windschützer und Luftspender der städtischen Bevölkerung zu erhalten — ganz wie bei uns!

Späteren Zeitungsnachrichten zufolge soll auf Anregung des Herrn Architekten Hecht aus Nürnberg die ganze Angelegenheit im Architekten- und Ingenieur-Verein weiter verfolgt werden.

Inzwischen hat nun die Staffelbauordnung rechtliche Gültigkeit erlangt (siehe das Werk vom Rechtsrat Steinhauser, Verlag bei C. H. Beck in München). Wie aber Professor Theodor Fischer, der in jahrelanger Arbeit die Staffelbauordnung entworfen hat, in seinem Vortrage über Stadterweiterungsfragen mit besonderer Rücksicht auf Stuttgart (Stuttgart, „Deutsche Verlagsanstalt 1903") selber sagt, wäre es verfehlt, in derselben Weise auch unter anderen Verhältnissen vorzugehen; es sei eben ein Un-

glück, daß eine Stadt immer der anderen ihre Einrichtungen abgucke und damit jene langweilige Gleichförmigkeit hervorbringe, die die modernen Städte im allgemeinen kennzeichne. Der Wert der Zonenbauordnung ist also für ihn nur ein bedingter. Gehen wir deshalb einmal den Bedingungen nach, unter denen sie berechtigt erscheint, zumal auch die bunte Musterkarte, mit der jetzt die Berliner Vororte beglückt worden sind, zu einer näheren Untersuchung auffordert.

Obwohl die vielfache Abstufung nach der Bauhöhe einen Wechsel in der Bebauungsart gestattet, so wird es doch meist als eine gewaltsame und künstliche Maßregelung empfunden, wenn auch an breiten Straßen eine niedrigere Bebauung erzwungen und damit die Unterscheidung zwischen Verkehrstraße und Wohnstraße in der Erscheinung der Häuserreihen aufgehoben wird. An den notwendig breiteren Verkehrstraßen sollte man auch höher bauen dürfen, und die Wohnstraßen mit niedriger Bebauung könnten schmäler gehalten werden. Damit kommen wir zum Kernpunkt der ganzen Frage, denn einer solchen Anforderung steht eine Bauordnung, die wirklich zonenweise nach Bauhöhe und Baufläche abstuft im allgemeinen entgegen und diesem Mangel abzuhelfen sind schon einige Städte (Halle, Magdeburg) dazu übergegangen, die höhere Bebauung an Hauptverkehrstraßen auch durch die Zonen mit niedrigerer Bebauung hindurchzuführen, d. h. die Zonenteilung zu durchbrechen und sich auf einige Abstufungen zwischen den Hauptverkehrstraßen zu beschränken. Doch auch dieser Ausweg kann nur als ein Notbehelf angesehen werden.

In der Abhandlung „Verkehr- und Wohnstraßen" in den Preußischen Jahrbüchern, Berlin 1903" hatte ich auf Anregung des Herrn Dr. Rud. Eberstadt für einen bestimmten Fall das Schema einer Bebauung mit verschieden breiten Straßen dargestellt, das hier in der Abbildung noch einmal wiederholt sein möge, um jedem Wohn- und Verkehrsbedürfnisse Rechnung zu tragen, also nicht mit zonenweiser sondern mit straßenweiser Abstufung der Bauhöhen bei wechselnder Breite der Straße, wobei bis auf eine zweigeschossige Bebauung heruntergegangen war, um den leitenden Gedanken schärfer zu verdeutlichen — in Wirklichkeit wird unter großstädtischen Verhältnissen die dreigeschossige Bebauung die untere Grenze bilden; aus demselben Grunde war die schematische Darstellung gewählt. Dieses Grundrißschema hat, um einen Längschnitt bereichert, auch in den Verhandlungen des Deutschen Vereins für öffentliche Gesundheitspflege im Jahre 1895 zu Magdeburg Beachtung gefunden, ist aber durch die Annahme der auf eine nach außen hin allmählich zunehmende Weiträumigkeit gerichteten Leitsätze — in zonenweiser Abstufung sowohl der Bauhöhe als auch der Baufläche nach — ins Hintertreffen geraten. In diesem Schema bin ich von der geschlossenen, als der naturgemäß städtischen Bauweise ausgegangen, um vom Verkehre nur am Rande umbrandete, in sich abgeschlossene Wohnviertel zu bilden. Bei der Besprechung des Entwurfs zur neuen Bauordnung Wiens (Deutsche Bauzeitung 1904) habe ich dann weiter ausgeführt, daß die zonenweise Abstufung nur mehrere Schablonen an die Stelle der vorher einzigen setze und bei der Besprechung der Bauordnung Münchens vom Jahre 1895 die Anlage schmaler Wohnstraßen mit niedriger Anbauung neben breiten Verkehrstraßen mit höherer Anbauung, und zwar nicht allein in dafür ausgesuchten Stadtteilen, sondern womöglich überall in der ganzen Stadt als wünschenswert bezeichnet; endlich bei Besprechung der im Königreich Sachsen im Jahre 1897 erlassenen neuen Bauvorschriften hinzugefügt, daß eine Zonenteilung nur für geschlossene, halb offene und offene Bauweise erforderlich, daß innerhalb jeder Zone aber die Bebauung allein durch die Straßenbreite zu regeln sei. Gelegentlich der Mitteilung des Bebauungsplanes von Eisenach vomJahre 1899 der Deutschen Bauzeitung habe ich dann noch vorgeschlagen, um die Entstehung zu schmaler Straßen zu verhüten, so breite Vorgärten vorzusehen, daß Luft und Licht in ausreichendem Maße zwischen den Baufluchten Einlaß finden. Professor Dr. Ing. R. Henrici hat in seinen Beiträgen zum „Zentralblatte der Bauverwaltung" Jhrg. 1901, 1903, Professor Ch. Nußbaum in seinem Leitfaden der Hygienie

Fig. 1.

Schnitt nach A B

vom Jahre 1902 und Stübben in einer Abhandlung „die Großstadt der Zukunft" in der Wochenschrift „die Umschau" ähnliche Grundsätze vertreten.

Mit der damals in Magdeburg angenommenen Zonenbauordnung wird allerdings gesundheitlichen Forderungen entsprochen, nicht aber auch so ohne Weiteres den wirtschaftlichen und sozialen. Wo sollen z. B. bei einer Zonenteilung die Arbeiter wohnen, in der geschlossenen Bebauung, oder in der offenen, in der hohen oder in der niedrigen Bebauung oder durcheinander überall? Diese Frage blieb neben vielen anderen ungelöst. Da innerhalb jeder Zone sich bei sonst gleich bleibenden Bedingungen immer wieder ein Bautypus ausbilden wird, ist die Zonenbauordnung also zunächst nur abgestufter Schematismus. Das Wohnhaus

für den kleinen Mann wird sich dabei grundsätzlich nicht von dem besseren Bürgerhause unterscheiden. Beispiele dafür hat die Städteausstellung im vorigen Jahre mehrfach gebracht. Weiträumig kann man aber auch bei geschlossener Bauweise bauen, wie ich bei Besprechung der Druckschrift von Dr. Abele „Weiträumiger Städtebau und die Wohnungsfrage" in der Deutsch. Bauztg. von 1900 ausgeführt habe. — Die offene Bauweise ist dazu kein unbedingtes Erfordernis.

Was wir für Stadterweiterungen also gebrauchen, ist der Schutz der offenen Bauweise in Landhausvierteln mit geschlossen durchgehender Bebauung an den Hauptverkehrstraßen als den natürlichen Geschäftstraßen und mit Gruppenbau zur Förderung der Eigenhäuser. Die Bauhöhe bedarf grundsätzlich keiner Beschränkung, soweit es sich um Einfamilienhäuser, nicht nur sogenannte Landhäuser, die noch Mietwohnungen enthalten, handelt. Warum soll nicht einmal ein mehrgeschossiges Schloß oder ein Turmhaus errichtet werden können, z. B. eine Burg, wie sie unlängst Professor Pützer vor den Toren Aachens geschaffen hat?! Der Abstand der Häuser von der Nachbargrenze — Bauwich — ist von der wirklichen Bauhöhe abhängig zu machen — wie Professor Nußbaum vorgeschlagen hat. Auch erscheint die Forderung eines Vorgartens an Straßen, die zwischen den Fluchten ohnehin zum Einlaß von Luft und Licht breit genug sind, unnötig. Es mag dem individuellen Behagen überlassen bleiben, ob das Haus hinten ans Ende des Grundstückes, mitten in den Garten oder vorn an die Straße gesetzt wird. Dann entsprechen der offenen Bauweise auch am besten geschlungene Parkstraßen. Die Gartenflächen müssen möglichst zusammengehalten werden, denn nichts sieht langweiliger aus, als freistehende Häuser in Reih und Glied ausgerichtet.

Sonst hat die geschlossene Bauweise als Regel zu gelten, für die in Bezug auf die Bauhöhe wohl ein Höchstmaß festzusetzen ist, für die es jedoch keiner Abstufung nach der Bauhöhe bedarf, da diese allein durch die Straßenbreite geregelt werden kann, vorausgesetzt, daß die Gemeinden die Kraft und den Willen haben, den Bebauungsplan mit verschieden breiten Straßen, dem Verkehrs- und Wohnbedürfnisse entsprechend festzusetzen. Je niedriger die Bebauung ausfällt, eine um so viel größere Baufläche ist zuzulassen, wodurch die Erbauung von Eigen- und Einfamilienhäuser gefördert wird.

Wie sich dabei die Entstehung kahler Brandgiebel vermeiden läßt, ist eine Sache für sich, deren Schwierigkeit jedoch lösbar erscheint, worauf ich noch ein andermal zurückzukommen gedenke.

Industriebauten sind in den Landhausvierteln zu verbieten, im übrigen an dazu besonders geeigneten Stellen — Wasserstraßen, Eisenbahnen usw. — durch Gewährung einer etwas größeren Baufläche zu begünstigen, mitten in den Wohngegenden aber durch Herabsetzung der sonst zulässigen normalen Baufläche zu erschweren. In der Nähe der Industrieviertel muß Gelegenheit zur Errichtung von Arbeiterwohnungen, nicht über drei Geschosse hoch und ohne Hinterhäuser geboten werden, unter Umständen in halboffener Bauweise zur Durchlüftung und mit Wirtschaftswegen mitten durch den Baublock.

Demnach ist in der Hauptsache eine Regelung durch den Bebauungsplan anzustreben, wozu einige ergänzende Bestimmungen in der Bauordnung zu treten haben. Dies ist aber nur möglich im Neulande, im Erweiterungsgebiete, wo entsprechende Bebauungspläne noch aufgestellt werden können oder erst aufgestellt werden sollen. Anders liegt es in alten Stadtteilen und in denjenigen Erweiterungsgebieten, in denen bereits nach anderen Grundsätzen die Bebauungspläne bearbeitet sind. Hier wird die Zonenbauordnung nicht zu entbehren sein, als Aushilfsmittel, um eine zu weit gehende Wohndichtigkeit zu verhüten und nichts anderes übrig bleiben, um dabei einem unerwünschten Schematismus zu entgehen, als eine Teilung mit zahlreichen, den örtlichen Verhältnissen möglichst angepaßten, Unterstufen. Daneben aber erscheint es dann erwünscht, für die Nachsuchung der Bauerlaubnis ein mündliches Verfahren nach Münchener Muster einzuführen, weil dabei Gelegenheit gegeben ist auf Bauherren, sowohl als Bauausführende belehrend einzuwirken, um möglichst der Verhäßlichung unserer Städte vorzubeugen. Wird dann noch der Baupolizei ein künstlerischer Beirat zur Seite gesetzt, so dürfte auch auf diesem Wege wieder eine künstlerische Ausgestaltung der Städte herbei zu führen sein.

EIN VORSCHLAG ZUR UMGESTALTUNG DES WILHELMPLATZES IN POSEN.

Von JOHANNES BARTSCHAT, Posen.

Bei dem großen Interesse, das jetzt allerwärts unserer Ostmark entgegengebracht wird, dürfte es nur eine Forderung des guten Rechts sein, auch der Entwicklung des Städtebaues in diesen als rückständig verschrieenen Landesteilen etwas mehr Beachtung zu schenken.

Zumal Posen, die Provinzialhauptstadt, verdient es, daß ihr der Ruf einer langweiligen, uninteressanten Stadt genommen wird. Posen ist eine moderne, kräftig aufstrebende Großstadt, die sich dank der eifrigen Bemühungen ihres vorigen Oberbürgermeisters in den letzten Jahren ganz ungeahnt entfalten konnte. Die Entfestigungsfrage ist gelöst und rüstig wird schon an der Beseitigung der Wälle und Gräben gearbeitet.

Lange Zeit war ja Posen ein Stiefkind staatlicher Fürsorge; Posen galt nichts und hatte auch nichts, wodurch es anziehend und beachtenswert erscheinen konnte. Abgesehen von einigen alten Kirchen und dem schönen Rathause waren Kunstwerte kaum aufzufinden. Die neueren Bauten boten mit wenigen Ausnahmen ein Bild schematischer Architekturauffassung, wie es, ein Charakteristikum des 19. Jahrhunderts, wol an allen Orten zu finden ist. Ein tieferes Eingehen, Liebe und Verständnis für seine

bauliche Umgebung schien man ganz und gar verloren zu haben. Nun soll es anders werden.

In allerjüngster Zeit ist ein bedeutender Umschwung zum Besseren eingetreten. Eine ganze Anzahl Monumentalbauten, teils schon fertig, teils noch im Entwurfe, versprechen Posen zu einer Stadt zu machen, die hinter keiner anderen deutschen Großstadt zurückzustehen braucht. Daß die neue Baupolizeiordnung und die sachgemäße Aufteilung des Festungsterrains wesentlich hierzu beitragen, versteht sich von selbst.

Für die bauliche Entwicklung war — wie an vielen anderen Orten — der Zug nach dem Westen der maßgebende. Verschiedene Umstände hatten es als eine zwingende Notwendigkeit erscheinen lassen, daß die Ausdehnung Posens nach Westen, nach dem höher gelegenen Teile erfolgte. Das alte Posen, die jetzige Unterstadt, lag in einer Wartheniederung und hatte unter den alljährlich wiederkehrenden Überschwemmungen dieses Flusses viel zu leiden. Was lag da näher, als daß sich der städtische Anbau das höher liegende und darum auch gesündere Gelände aussuchte. Zudem wurde durch Erbauung des Zentralbahnhofs weit draußen im Westen der Stadt ein neuer Ausgangspunkt für den Verkehr geschaffen. Es bildete sich ein Straßenzug, der von hier ausgehend durch die ganze Stadt fortlief und bald die Hauptader für Handel und Wandel darstellte. Mit der Zeit verloren die in der Unterstadt befindlichen Verkehrssammelpunkte immer mehr an Wert. Von der Schrodka und der Wallischei hatte sich der Verkehr schon längst nach dem Alten Markte fortgepflanzt; und mit dem Erstarken des Deutschtums wurde in der Oberstadt der Wilhelmplatz der wichtigste Sammelpunkt für das nun großstädtisch auftretende Leben und Treiben. Als der bedeutendste und interessanteste Teil der erwähnten Verkehrsader bildet er sozusagen das Herz von Posen.

Es verlohnt sich, sogleich einen Blick auf den beigefügten Lageplan (Tafel 1) zu tun, der eine Übersicht über die ganze Anlage des Platzes gestattet. Wir sehen, es ist keiner von den sogenannten modernen Plätzen, die durch eine Anzahl auf einen Punkt zulaufender Straßen gebildet werden, wo durch mehr oder weniger spitzwinklige Bebauungszwickel eine unruhige, gequälte Architektur zustande kommt. Nein, ein einfaches Rechteck, in das die Straßen natürlich und zweckmäßig einmünden, kein auf dem Reißbrett konstruierter Treffpunkt für die sechs — wenn man will — sieben Straßenzüge tritt uns entgegen. Schon das Bewußtsein dieser Natürlichkeit, der ungezwungene Eindruck sind etwas wert.

Da sich der hauptsächliche Verkehrstrom in der Richtung von der Berliner Straße nach der Neuen Straße zu bewegt, so kann man den ganzen Platz als eine einseitige Verbreiterung dieses Weges auffassen. Daß die Bedeutung des Wilhelmplatzes für Posen in den nächsten hundert Jahren und noch länger dieselbe bleiben wird, ist als feststehend anzusehen. Die Grenzen der Stadt können sich wohl weiter hinausschieben, aber als Mittelpunkt, als bevorzugtester Teil von Posen dürfte er seine Stellung in absehbarer Zeit nicht verlieren. Allein deshalb verlohnt es sich, diesen wichtigsten Punkt der östlichen Hauptstadt etwas näher anzusehen und seine künstlerischen Anlagewerte (wie Camillo Sitte es so gern getan hat) einer Prüfung zu unterziehen. Günstige Größenverhältnisse sind vorhanden. Mit einer Breite von etwa 85 m läßt sich eine ganz schöne Wirkung erzielen. Die Länge ist zwar übermässig, doch kann dem abgeholfen werden.

Vergegenwärtigen wir uns noch, daß Posen nur wenig interessante Platz- und Straßenbilder besitzt, daß sich nur selten ein schöner Ausblick auftut, so muß alles getan und jede Gelegenheit wahrgenommen werden, um eine Verbesserung und Verschönerung im Stadtbilde eintreten zu lassen. Der Wilhelmplatz gehört mit zu den vornehmsten Gegenden und hat das meiste Anrecht, ja geradezu die Pflicht eine ästhetische Wirkung auszuüben.

Kommt man von der Berliner Straße her — und das ist die gewöhnliche Laufrichtung — so erhält der Beschauer durchaus keinen fesselnden und erhebenden Eindruck. Wohl sieht die Platzanlage geschlossen aus, die erste Anforderung bei der künstlerischen Bewertung eines Stadtplatzes, aber das ist auch alles und läßt die anderen großen Mängel nicht zurücktreten. Der Platz ist, wie schon aus dem Lageplan ersichtlich, zu langgestreckt. Die Gebäude erscheinen in der weiten Perspektive etwas winzig und vermögen eine imposante Platzwandlung nicht abzugeben. Die architektonische Ausbildung der Häuserfronten entbehrt wie gewöhnlich des großen, einheitlichen Zuges. Das so notwendige Ein- und Unterordnen kennt der einzelne Hausbesitzer nicht. Und nur selten denkt der Architekt daran, daß er nur ein Glied in der ganzen Platz- oder Straßenkomposition zu schaffen hat. Er muß mit seiner Fassade die Nachbarn übertrumpfen, durch aufdringliche Turm- und Giebelaufbauten aus der Reihe der Häuser hervorstechen — so will es der Bauherr. Als natürliche Folge ergibt sich dann ein unharmonisches Bild in der Gesamtheit.

Der Wilhelmplatz in Posen ist so recht ein Beispiel hierfür. Man sieht da Türmchen und Giebel, deren herangequälte Formen durchaus nicht in den Rahmen und Charakter einer großen Platzanlage passen und nur der Sucht, etwas Besonderes zu machen, entsprungen sind. Natürlich hat man Beispiele, wo die individuelle Bauweise eine malerische Wirkung von hohem Werte schafft. Der Wilhelmplatz ist aber durch seinen ganzen Zuschnitt nie und nimmer der Ort hierfür. — Die verschiedenen Größen- und Höhenverhältnisse der zum Teil ganz stattlichen Gebäude vermögen auch kein reizvolles, gediegenes Bild hervorzubringen. Es fehlt der Treffer, der im Schaubilde mächtig ins Auge springt.

Eine solche Zuspitzung könnte natürlich nur durch ein Gebäude erreicht werden, das an der richtigen Stelle seinen Platz erhält. Es drängt sich hier förmlich das Bewußtsein auf, daß die einzelnen unharmonisch umherliegenden Teile zu einer Gesamtwirkung verbunden werden müssen, daß an diesem Orte eine selten hohe Wirkung erzielt, eine Euphonie im Stadtbilde geschaffen werden kann.

Die Architektur der Südseite als der eigentlichen Laufseite fällt weniger ins Auge. Die Fronten sind ziemlich nüchtern; doch verdienen die imposanten Eckabschlüsse gelobt zu werden. Mit den vornehmen Geschäftsräumen, den großartigen Schaufensteranlagen hierselbst bleibt Posen hinter keiner anderen Großstadt zurück. Das Hotel Bazar an der Ecke der Neuen Straße ist eine gute architektonische Schöpfung, mit der sich nur wenige Gebäude in Posen messen können. — Benachbart davon das Kaiser Friedrich-Museum, ein Monumentalbau, ganz in Sandstein ausgeführt, in wohlabgewogenen Verhältnissen, hat leider für die

Platzabmessungen und für die umliegenden Gebäude keine genügende Höhenentwicklung, um als Leitmotiv für die ganze Anlage zu gelten. Die Raczynski'sche Bibliothek ist ein Bauwerk von klassischem Äußeren. Die schlanken korinthischen Säulen, die man sich aus Marmor denken muß, obwohl sie aus Gußeisen sind, die echte Patina des Daches und manches andere haben uns über kleinere Schwächen hinwegsehen und dieses Gebäude liebgewinnen lassen. — An der Nordseite des Platzes sind noch die Kommandantur und das Grand Café der Erwähnung wert. Letzteres ist ein ziemlich wirkungsvoller Barockbau, wie überhaupt die von der Renaissance abgeleiteten Stile in der Architektur des Platzes überwiegen.

Auf dem Platze, und zwar an der Westseite, befindet sich der alte Musentempel von Posen, das Stadttheater. Gerade kein Kunstwerk, gab es doch eine Zeit, wo die Posener es mit Stolz zeigten und sich gar keine Kritik der äußeren Erscheinung erlaubten. Für die heutigen Bedürfnisse ist es zu klein geworden und hat durch seine mangelhafte innere Einrichtung häufige Klagen hervorgerufen. Ein zweckentsprechender Neubau wird geplant, für den ein Bauplatz auf dem ehemaligen Festungsgelände schon vorgesehen ist. Sobald dann das neue Stadttheater seine Pforten öffnet, muß mit dem Abbruche des alten begonnen werden. Versuche, es für andere Zwecke umzubauen, sind wohl als gescheitert anzusehen. Ein derartiges Gebäude ist nur sehr schwer anderen Bedingungen anzupassen, und die äußere Wirkung dürfte sich dann nie zu einer befriedigenden gestalten.

Nach Beseitigung dieses Bauwerks wird die längliche Form des Wilhelmplatzes noch unangenehmer zu Tage treten. Ein solcher Tiefenplatz bietet, wie gesagt, kein anziehendes Bild. Die zwei Denkmäler, die auf dem Platze verbleiben, das Kaiser-Friedrich-Denkmal und das kurz als „Löwendenkmal“ bezeichnete Monument haben auf die Gesamtwirkung keinen Einfluß. Letzteres wurde zur Erinnerung an den Feldzug des Jahres 1866 errichtet und zeigt auf einem Sockel einen Löwen, der sich über einer zerstörten Kanone erhebt. Man hat hier das Scherzwort: „Der Löwe ist über der Kanone und das Denkmal unter der Kanone.“ So schlecht ist es aber nicht. — Das andere, das Kaiser-Friedrich-Denkmal muß als eine durchaus gediegene Schöpfung bezeichnet werden. Die einheitliche Klarheit der Gesamtkomposition, die lebensvolle Schönheit der Gestalt machen es zu einem Kunstwerk ersten Ranges. Es würde vielmehr zur Geltung gelangen, mehr gewürdigt werden können, wenn es sich wirkungsvoll von einem Hintergrunde abhöbe. Leider fehlt dieser. Die Baum- und Strauchgruppen müßten schon eine beträchtliche Höhe erreichen, um diesen Zweck zu erfüllen. Als eine Schwäche hat ferner die Einseitigkeit der Anlage zu gelten; denn die Rückansicht, die über den ganzen Platz hin sichtbar ist, vermag durchaus keinen künstlerischen Eindruck hervorzurufen.

So haben wir im ganzen eine fehlerhafte Komposition des Aufbaues vor uns. (Die Platzanlage an und für sich ist gut.) Das Außerachtlassen der baulichen Umgebung hat sich schwer gerächt: Kein Bauwerk wurde mit dem Vorhandenen in Beziehung oder Übereinstimmung gebracht, und jetzt ist auch der Gesamteindruck ein unerfreulicher. Eine Verbesserung mit sogenannten kleinen Mitteln dürfte schwerlich einen Erfolg haben.

Im folgenden soll nun der Versuch einer besseren Raumwirkung, einer einheitlichen Raumidee, wodurch eine Lösung all der aufgeworfenen Ausstellungen angebahnt werden könnte, kurz angedeutet werden.

In der Längsaxe des Wilhelmplatzes gegenüber dem Museum erhebt sich ein zentraler mächtig aufragender Bau, der hart am Standbild Kaiser Friedrichs beginnt, und dem sozusagen dieses Denkmal vorgelagert ist wie das Bismarcks vor dem Reichstagsgebäude. Hierdurch würde dem Platze die fehlende Dominante gegeben, und das Denkmal erhielte zugleich den so nötigen Hintergrund.

Wenn man in der Hauptlaufrichtung von der Berliner Straße her kommt, so ist dies sicher der gegebene Ort für ein den Platz beherrschendes Gebäude. Die Gesamtwirkung bleibt geschlossen und klar, die Häuserreihen ordnen sich wie von selbst unter, und der Beschauer wird durch den großzügigen Gesamteindruck gefangen genommen. Ein Bild würde uns hier entgegentreten, das an Kraft der Erscheinung kaum seinesgleichen hätte.

Sollte nun jemand behaupten, daß das alte Stadttheater eigentlich auch diesen Zweck erfülle, es stehe nur auf der anderen Seite des Platzes, so ist das bedingt richtig. Ohne dasselbe würde der Gesamteindruck noch unbefriedigender sein. Aber von der Wilhelmstraße aus gesehen, erscheint es für den Platz nicht imposant genug. Die umliegenden Häuser überragen es fast. Außerdem wird der Einblick in die Berliner Straße noch vertieft, was einem geschlossenen Platzbilde Abbruch tut.

Von der Berliner Straße aus kommend, hat man nur die nüchterne Kehrseite des Theaters vor sich. Und da dieser Bau dem Polizeipräsidium sehr nahe auf den Leib rückt, so entsteht ein toter Winkel, der durch seine Verwendung als Droschkenstand durchaus nicht verschönernd wirkt.

Nun zurück zu unserem Vorschlage.

Durch Aufführung eines massiven Gebäudes hinter dem Kaiser-Friedrich-Denkmale würde der Wilhelmplatz in zwei Teile zerlegt. Der nach dem Polizeipräsidium liegende Abschnitt wäre noch reichlich groß, um eine gute Platzwirkung zu sichern. Nach Beseitigung des alten Stadttheaters könnte das Polizeipräsidium eine neue Fassade erhalten und so ein würdiges Gegenüber abgeben. Baumpflanzungen, vielleicht auch ein großes Brunnenbecken auf dem Platze, vervollständigen dann die Gesamtwirkung.

Für den anderen Teil, der sich vor dem Museum befindet, verbliebe noch immer eine annehmbare Größe. Man würde gezwungen sein, das Museum von einem nahen Standpunkte aus zu betrachten, was diesem Bauwerke von geringer Höhenentwicklung sehr zu gute käme. Der Eindruck wäre bei weitem wirkungsvoller als jetzt. Das Schaffen eines bestimmten Sehabstandes dürfte gerade hier sehr angebracht sein. Daß auch dieser zweite Teil des Wilhelmplatzes einen harmonischen Eindruck gewähren, ja durch feinabgestimmte Verhältnisse eins der schönsten Platzbilder im Norden Deutschlands werden kann, ist mit Gewißheit anzunehmen.

Betrachten wir jetzt noch die praktische Seite des Vorschlages, so ist zu bemerken, daß nach Abbruch des alten Stadttheaters die große, unbebaute Platzfläche schon aus wirtschaftlichen Gründen eine Verwendung finden muß. Da die angrenzenden Straßen breit und luftig sind, und

den Anforderungen des Verkehrs in weitestem Maße Genüge geschieht. so ist gegen die Errichtung eines Gebäudes nichts einzuwenden. Daß Zweck und Bauart der vornehmen Lage angemessen gewählt werden müssen, ergibt sich aus dem Gesagten von selbst. Ein Odeon, eine Ruhmeshalle oder noch besser ein Börsengebäude oder Bankgebäude könnte hier seinen Platz erhalten. Es sind das alles Bauwerke, denen man sehr gut einen turmartigen Aufbau geben kann.

Bei der Bewältigung der hier gestellten Aufgabe gilt es einmal, ein Werk zu schaffen, an dem die Architektur sich in ihrer größten Stärke zeigen kann. Nicht öde Zweckdienlichkeit soll den Künstler bestimmen, nein, frei von allen unkünstlerischen Rücksichten muß er mit Begeisterung einem der höchsten Ziele zustreben, die Menschengeist und Menschenhand sich zu stellen vermögen. Es gilt hier Gedanken in Wirklichkeit umzusetzen, starre, tote Formen zu meistern und hohe, erhabene Wirkungen auszulösen, wie sie sonst nur die Natur in ihren großen Schöpfungen zu wege bringt. Die Gelegenheit ist vorhanden, etwas selten Großes und Schönes zu schaffen, das der Stadt zum Ruhme gereicht und ihr einen dauernden Glanzpunkt im Stadtbilde sichert.

Reale Bedürfnisse finden stets die angemessene Beachtung. Den idealen Forderungen des künstlerischen Städtebaues wäre ein gleiches Interesse zu wünschen, damit sich zu der wol nie versagten Anerkennung auch der Erfolg geselle, und die praktische Durchführung den Beweis liefere, welche reichen Schätze hier gehoben werden können.

AUSGESTALTUNG DES ANLAGENPLATZES AN DER VALPICHLERSTRASSE IN MÜNCHEN.

Von OTTO LASNE, München.

Im ursprünglichen Entwurfe war statt der Baustellen 10, 11, 12, 13 und 14 — siehe Lageplan auf Tafel 2 — ein öffentliches Gebäude mit geschlossener Wandung gegen die Parkanlage gedacht, eine Lösung, die der Verfasser dem heutigen Vorschlage weitaus vorziehen würde. Da jedoch eine Gewähr für die Errichtung eines solchen Bauwerkes nicht besteht, mußten Privatbauten entworfen werden.

Rückgebäude waren, mit Rücksicht auf die Gesamtanlage und wegen des Einblickes vom Park aus, hiefür auszuschließen; dagegen schien es wünschenswert, der Parkanlage auch an dieser Stelle Privatgärten anzugliedern, wie das schon bei den Baustellen 2, 4, 5, 6, 7, 8 und 9 geschehen ist. Im Folgenden vergl. nun Tafeln 2—5.

Die architektonische Ausgestaltung der ganzen Anlage ist mit den denkbar einfachsten Mitteln versucht. Die Fassaden sollen mit rauh abgeriebenem Verputz versehen und in heller Sandsteinfarbe gestrichen werden (steingrau oder steingelb von gleicher Grundfarbe, jedoch mit leichter Abtönung für die einzelnen Gebäude). Ornamentaler Schmuck ist garnicht, die Anbringung von Gesimsen nur in sehr geringem Maße vorgesehen. Hölzerne Jalousieläden mit Ölfarbenanstrich von gleicher Grundfarbe (grün, nicht schreiend oder giftig, dagegen verschieden abgetönt für die einzelnen Bauten) sollen den hauptsächlichen Fassadenschmuck bilden, der gegen die Parkseite noch vielfach durch farbige Holzspaliere (roter oder grüner Anstrich) bereichert wird, an denen Schlingpflanzen emporranken oder Spalierbäume gezogen werden, während an den Straßenseiten nur einzelne Vorgartenstreifen von 1,00 m bis 1,20 m Breite aus schmalen Rabatten und ebenfalls an Holzspalieren Rankengewächse in die Höhe senden sollen, um dadurch einige Wandflächen zu beleben. Bemerkt darf hier wohl werden, daß sich für die Nordseite Kletterrosen, Pfeifenkraut und weiße Waldrebe vornehmlich zu solcher Verwendung eignen.

Für die Dachungen ist der Hauptsache nach das einfache Satteldach gewählt. Die Dachneigung ist im allgemeinen mit $52\frac{1}{2}$° angenommen. Ausnahmen bilden die Gartenpavillons und die nördliche Straßenüberbauung, für welche Dachneigungen von 60° vorgesehen sind. Die Eindeckung soll mit naturfarbenen, unglasierten Ziegeln erfolgen.

Wünschenswert erscheint es, die Hauptgesimse und die Dachfirste nicht in durchlaufenden Horizontalen auszubilden, wie es auch besser ist, nicht alle Fenster derselben Stockwerke in gleiche Höhen zu bringen. Es empfiehlt sich daher, sowohl in dem Gebäude — als in den Geschossen — mit den Höhen

mäßig zu wechseln. In nebenstehendem Durchschnitt — siehe Textbild — sind die Höhen-Unterschiede eingeschrieben, wie sie der Verfasser für zweckmäßig hält, wobei jedoch bemerkt werden muß, daß sich diese Höhenmaße nicht auf Baustelle 1 beziehen, auf der eine Wirtschaft errichtet werden soll. (Siehe Vogelschaubild.)

Eine Tiefe von rund 14,20 m, wie sie die Mehrzahl der Grundrißlösungen aufweist, dürfte für Wohnhäuser von dem Range, wie sie an dieser Stelle entstehen werden, vollständig genügen; schon aus dem Grunde, weil eine größere Gebäudetiefe übermäßige Zimmertiefen zum Gefolge hätte oder Veranlassung zur Schaffung einer vermehrten Anzahl ungenügend beleuchteter Räume wäre. An der rückwärtigen Baulinie, wie sie nunmehr vorgesehen ist, sollte demnach nichts geändert werden. Zum Ausgleiche wäre bei Baustelle 1—12 und dem größeren Teile von Baustelle 13 die Bebauung mit Erdgeschoß, I., II. und III. Stock zuzulassen, während ein Teil von Baustelle 13 und die Baustelle 14 nur mit Erdgeschoß, I. und II. Stock zu bebauen, überall aber zu gestatten wäre, daß das Dachgeschoß zur Hälfte für Wohnzwecke nutzbar gemacht werde.

Dagegen soll ein Zwang für die genaue Beibehaltung der Grundrisse nicht bestehen; z. B. soll es statthaft sein, Treppenhäuser — jedoch mit dem ausdrücklichen Vorbehalt, daß sie nicht über die rückwärtige Baulinie hinausragen — statt an die Straße, an die Parkseite zu legen, wie auch zu gestatten wäre, den Nebenräumen, also Küchen, Magd- und Speise-Kammern, Aborten usw. eine andere als die vorgesehene Lage zu geben, aber immer mit der Auflage, daß die Räume — ausgenommen Erd- und Dachgeschoß — hinter oder neben offene Loggien zu liegen kommen, wie in der jetzigen Lösung vorgesehen. Erdgeschossige Ausbauten, sowie einzelne Erkerausbauten sollen an der Parkseite zulässig sein, wenn dadurch der Baucharakter nicht gestört wird.

Die Einfriedigung gegen die Parkanlage ist als durchbrochene Mauer mit Holzgitter gedacht und wäre einheitlich durchzuführen. Die gemauerten Gartenhäuschen sollen Fenster gegen die Parkseite erhalten, die mit Eisengittern und hölzernen Jalousieläden zu versehen sind, ebenso soll gestattet sein, solche Fenster an den Gebäulichkeiten anzubringen, welche auf Baustelle 1 längs der Parkseite errichtet werden.

Die Parkanlage soll auch gegen die Straßenseiten mit teilweise unterbrochener Mauer eingefriedigt werden, wie das im Vogelschaubilde dargestellt ist. Das erdgeschossige Häuschen beim südlichen Parkeingang ist als Wohnung für einen Parkwächter gedacht und soll außerdem eine öffentliche Abortanlage enthalten. Der Thorbau an der Südwestecke des Parks neben Baustelle 1 wäre zur Aufnahme einer Gerätekammer bestimmt und hätte an der schmäleren Straßenseite hinter eisenvergitterter Nische eine Madonna oder eine Heiligenfigur zu bergen, die im Schatten einer kleinblätterigen Linde stehen soll, welche seitlich davor auf den Bürgersteig zu pflanzen wäre. Ebensolche Bäume sollten längs der südlichen Parkmauern innerhalb des Parkes gesetzt werden, sowie auch die Allee bilden, die vom Südportal zur nördlichen Straßenüberbauung gedacht ist.

Der einheitliche Charakter der Gesamtanlage sollte übrigens auch dann beibehalten werden, wenn auf der Baustelle 10—14 ein öffentliches Gebäude errichtet würde.

ARCHITEKT ODER LANDMESSER?

Von RUDOLF STÖLCKER, Konstanz.

In Nr. 8 und 9 des I. Jahrganges dieser Monatsschrift veröffentlichte Herr Abendroth unter obiger Überschrift eine scharfe Kritik der gegenwärtig landesüblichen Herstellungsweise von städtischen Bebauungsplänen, um als Ergebnis seiner Darlegungen das Schema einer Arbeitsteilung zwischen Architekt uud Landmesser aufzustellen. Wenn nun auch gewiß jeder Einsichtige dem beachtenswerten Aufsatze des Verfassers in vielen Punkten gern zustimmen wird, so scheint mir doch eine Entgegnung sowohl hinsichtlich des Arbeitsprogramms als auch der ihm zu Grunde liegenden Anschauung notwendig zu sein.

Wenn Herr Abendroth „den Geist der Zeit erfassen — die wirtschaftlich Schwachen zu entlasten, dem Minderbegüterten die Möglichkeit eines Eigentums zu verschaffen und dabei Ästhetik und Hygiene nicht außer acht lassen —, aber die Natur, das ist die Wirklichkeit, sehen und erkennen, sie verschönern und doch erhalten als „die rechte Bebauungsplankunst“ erscheint, so muß diese Aufgabestellung als zu eng zurückgewiesen werden. Haben die Plangeometer sich zu sehr durch „das Schreckgespenst des Verkehrs“ auf Kosten der Natürlichkeit und Schönheit beeinflussen lassen, so verfällt in obiger Erklärung der Verfasser und mit ihm mancher unter den Reformern des Städtebaues dem anderenExtrem. Das Entwerfen von Bebauungsplänen ist nicht bloß eine künstlerisch-soziale, sondern auch eine hervorragend technische Aufgabe. „Großzügigkeit, Verkehr und Hygiene“ sind durchaus nicht leere „Schlagworte“, sondern reale, unerläßliche Forderungen der neuzeitlichen Entwicklung des Städtewesens. Zugegeben, daß seitens der „plangeometrischen“ Schule jene Begriffe inhaltlich zu wenig vertieft oder gar unrichtig gefaßt, sowol zu falschen Forderungen führten, als auch häufig am falschen Ort angewendet zu wurden, sei es in großen oder insbesondere in kleineren Städten — wo jene „Großzügigkeit“ wol oft als Ergebnis eines gelinden kommunalen Größenwahnes erscheint —, so haben sie darum ihre gewaltige Bedeutung nicht eingebüßt. Wenn also Professor Baumeister, Stübben und andere als Hauptaufgabe eines modernen Straßennetzes möglichste Verkehrserleichterung betrachteten, so haben sie damit kein Schlagwort geprägt, sondern eine auch heute noch in unverändertem Maße geltende Forderung festgelegt. Selbst C. Sitte und Professor Th. Fischer, die eifrigsten Vorkämpfer für eine künstlerische Ausgestaltung der Städte haben, die Lösung dieser Aufgabe als das schwierigste Geschäft des Stadt-

planfertigers bezeichnet, hinter dem mit unerbitterlicher Folgerichtigkeit selbst die schönsten künstlerischen Motive zurücktreten müßten, sofern sie sich nicht damit vereinigen ließen.

Aber auch andere Aufgaben der Ingenieurtechnik: die Anlage von Bahnhöfen, die Linienführung von Haupt-, Stadt-, Vorort-, Straßen-, Hoch- und Untergrundbahnen, Kanalanlagen, Versorgung mit Wasser, Gas usw. stehen mit dem Straßennetz in solch innigem Zusammenhange, daß ihre Nichtbeachtung bei Fertigung von Bebauungsplänen zu den schwersten wirtschaftlichen Schädigungen der Gemeinde führen müßten. Die gebührende, fachgemäße Vertretung solcher Interessen aber kann doch nur dem Ingenieur zufallen. Hiermit ist auch dessen Stellung zum Programm des Herrn Abendroth zumal hinsichtlich größerer Anlagen gegeben. Zugegeben, daß die durch langjährige Kenntnis und genaue topographische Aufnahme vermittelte Intimität des Landmessers gegenüber dem zu bebauenden Gelände von hohem Werte für die Festlegung neuer Fluchtlinien sei, daß die Beiziehung eines künstlerisch hochstehenden Architekten sowol hinsichtlich der gesamten Anlage als auch insbesondere bei der Einzelausbildung hervorragender Straßen und Plätze eine segensreiche Wirkung in ästhetischer Hinsicht haben werde; zugegeben ferner, daß ein tüchtiger, ausgebildeter Vertreter jeder dieser beiden Berufsklassen für sich allein vorzügliche Stadtbaupläne auch mit gerechter Berücksichtigung aller rein technischen Fragen schaffen könne, so bin ich doch überzeugt, daß bei einer Bebauungsplan-Kommission, wie sie dem Verfasser vorschwebt, der Mitwirkung des Ingenieurs unter keinen Umständen entraten werden könne. Mit welchem Rechte wollte sich eine Kommission von Geometern und Architekten den baulichen Forderungen des Fiskus bei Bahnhofs-, Eisenbahn- und anderen Fragen entgegenstellen? Auch in rein verwaltungstechnischer Hinsicht wäre die Beiziehung des Ingenieurs als dritten Mannes erwünscht: bei Meinungsverschiedenheiten fiele dem hinsichtlich der Ausbildung und häufig auch natürlicher Veranlagung zwischen den Berufen des Architekten und Landmessers stehenden Ingenieur die ausgleichende Entscheidung zu.

Ich teile den Unmut über so vieles Böse und Häßliche, was die Schule der „Plangeometrie" in den letzten Jahrzehnten verbrochen hat, mit allen ästhetisch Empfindenden. Allein haben wir Techniker nicht das Recht und die Pflicht, unsere Vorgänger vor unverdienten Vorwürfen zu schützen, indem wir auf die außerordentlich ungünstigen Umstände ihres Schaffens hinweisen?

Als in den 60er und 70er Jahren des verflossenen Jahrhunderts wie eine Hochflut die gewaltige Bevölkerungszunahme über unser Land hereinbrach, so daß innerhalb weniger Jahre für Millionen neue städtische Wohnungen beschafft werden mußten, traf diese Aufgabe die damit betrauten Ingenieure und Architekten gleich überrascht und unvorbereitet. Die Architekten halfen sich mit dem Zinskasten; die Ingenieure verfielen in haltlose Schablone oder schufen ihrer Ausbildung entsprechend Straßennetze, die den Erfordernissen des mit der Bevölkerungszunahme gleichen Schritt haltenden Verkehrs, der Hygiene und dem Tiefbau entsprechen sollten. Erst in zweiter Linie und nur mangelhafterweise konnten sie schönheitliche Bedürfnisse befriedigen, zumal alle Überlieferungen der großen Zeiten der Städtebaukunst entschwunden und die Aufgaben völlig neuartige waren. Tout comprendre, c'est tout pardonner.

Schlußbemerkung des Herausgebers: Selbstverständlich gehört zu den Sachverständigen der von A. Abendroth vorgeschlagenen Plankommission auch der Ingenieur, insbesondere, wenn z. B. schwierige Wasserversorgungs- und Entwässerungsanlagen in bergigem Gelände bezw. bei schwachem Gefälle, wichtige Verkehrsrücksichten inbezug auf Steigung und Dammbefestigung oder inbezug auf Straßenbahnen, Eisenbahn-Ueber- und Unterführungen, Brücken- und Kaibauten usw. die Höhenlage und Linienführung der Straßen beeinflussen. Dazu kommt ferner der Hygieniker, sei er nun Arzt oder Techniker, auch der Stadtgärtner, sobald Alleestraßen, Gartenplätze oder Parkanlagen mitzuplanen sind. Eine Kommission als solche kann jedoch niemals ein einheitliches Werk schaffen. Sie vermag nur vorzubereiten, das Programm aufzustellen, die Arbeit zu verteilen zur Beschaffung der Unterlagen (Vermessungskarten und Vorentwürfe für sondertechnische Dinge), den Beirat zu bilden für den eigentlichen Verfasser des Planes. Denn diesen selbst kann schließlich nur Einer machen.

Was wir in der gegenwärtigen Praxis des Stadtbaues vielfach zu beklagen haben, ist eben die mangelnde Fühlung zwischen den einzelnen dabei tätigen Faktoren. Es fehlt nur zu oft das geistige Band, das alle umschlingen sollte, und dieses Band kann, wenn wir zu einem künstlerischen Ausdrucke des Städtebaus kommen wollen, nur ein Künstler unter den Technikern knüpfen. Auf künstlerische Motive in dem vom Verfasser obiger Entgegnung gemeinten Sinne kommt es dabei nicht so sehr an, als vielmehr auf die künstlerische Erfassung und Erfüllung des praktischen Zweckes. Dieser ist lediglich die Voraussetzung für die Arbeit des Künstlers, dessen Auge das Medium bildet zur Erscheinung vollendeter Zweckmäßigkeit als Schönheit. Im allgemeinen liegt es daher wol nahe, einem Architekten, d. h. in diesem Falle einem künstlerisch sehenden Städtebauer sowol die Abfassung des Gesamtplanes, als auch — unbeschadet aller Selbständigkeit technischer Sonderarbeit — die Führung der mitwirkenden Kräfte bei Bearbeitung der Einzelpläne anzuvertrauen. Wie notwendig dies ist, hat zuletzt wieder das merkwürdige Ergebnis des Wettbewerbs in Potsdam (wird demnächst noch besprochen!) gezeigt. Ein Zusammenarbeiten mit dem Landmesser und dem Ingenieur wird sich dabei meist schon von selber einstellen.

In einfachen Fällen und kleineren Verhältnissen kann die Kommission übrigens wesentlich zusammenschrumpfen, wie denn ihre Zusammensetzung überhaupt sich nach keiner ein für allemal festzustellenden Regel, sondern je nach dem Vorwiegen besonderer Fragen zu der gerade vorliegenden Aufgabe zu richten haben wird.

NEUE BÜCHER.

Besprochen von THEODOR GOECKE, Berlin.

ZEUSS. GEDANKEN ÜBER KUNST UND DASEIN VON EINEM DEUTSCHEN. — Verlag von Ferd. Enke, Stuttgart 1904. Ein zum Nachdenken einladendes Buch, das dem Architekten wieder eine bessere Meinung von der in seiner Wertschätzung mit der Zeit arg gesunkenen Ästhetik beizubringen vermag. Ausgestattet mit dem Rüstzeuge des Philosophen geht der Verfasser doch in frischer, leicht verständlicher Sprache all den Fragen zuleibe, die das gegenwärtige Kunstschaffen aufwühlen. Die Architektur erhebt er wieder in die ihr fast schon aberkannte Stellung einer freien Kunst, weil, der Lehre der Mannheimer Ästhetikers Dr. Alt (System der Künste) folgend, der praktische Zweck lediglich die Voraussetzung für die Entstehung des Architekturwerkes sei, das ebenso aus einer Idee geschaffen werde, wie jedes andere Kunstwerk, — die Idee sei eben die Vorstellung des Zweckes.

Schon das erste Kapitel zu lesen, das vom Künstler und der Menschheit handelt, und die oft umstrittene Frage, gibt es ewige Gesetze des Schönen?, gibt es dauernde Gesetze der Kunst?, L'art pour l'art?, zu beantworten versucht, ist ein von keinem trockenen Schulbegriffe getrübter Genuß. Im zweiten Kapitel wird das Wesen des Genies erörtert, unter anderem der geniale Einfall, die Persönlichkeit des Genies, der Weg zur genialen Tat, der Jugendstil usw. — Im dritten Kapitel legt der Verfasser die Gründe für den Mangel an Kunstverständnis dar, wobei auch die Schulbildung der Techniker, die Folgen des Mangels an ästhetischen Kenntnissen, das Verhältnis der Ästhetik zur Kunstschreiberei, die Kunstmoden zur Besprechung kommen. — Das vierte Kapitel handelt von den Gesetzen der Kunst, von der Schöpferkraft des Künstlers, vom Phantasiegesetze in der Architektur, von der Monumentalität der Kunst, von der nationalen Kunst, von Kunst und Können in Deutschland bis 1860, von der nord- und süddeutschen Kunst und von der Freiheit der Kunst. — Dann kommt „das Ewig-Schöne" im Kapitel 5, und zwar das Ewig-Schöne des Menschenleibes, das Malerisch-Schöne, das Schöne der Landschaft und der Baukunst, die Volkskunst usw. Endlich im Kapitel 6 die erzieherische Bedeutung der Kunst, insbesondere der bildenden Künste.

Dem Architekten und dem Städtebauer seien besonders empfohlen die Seiten:

130 — „Der subjektive Individualismus ist der Verderb der Kunst, der objektive aber ihre Größe";

164, 165 — die Symmetrie in der Architektur und die malerische Architektur behandelnd;

184 bis 191 — Die moderne Eisenkonstruktion in der Architektur, insbesondere ihre raumbildende Kraft, der neue Baustil, neuzeitliche Bestrebungen auf antiquarischer Grundlage, Prinzip einer individuellen freien Verwendung alter Stile, mit besonderer Bezugnahme auf Semper, Wallot, Bruno Schmitz, das Moderne in der Architektur (in Holz nachgeahmte Eisenkonstruktion von van de Velde, Kugelgelenke von Pankok, eigenartiger Steinschnitt als Stilmotiv von Herm. Obrist, Peter Behrens, Herm. Billing, Biedermeierstil von Schulze-Naumburg, der der Antike sich annähernde Dekorationsstil von Olbrich). Man mag in manchen der Betrachtungen anderer Ansicht sein, jedenfalls weiß der Verfasser die seinige geistreich vorzutragen.

Zum Schluß:

Seite 214 — „Die Schönheit ist die sittliche Aufgabe der Kunst nach dem Vernunftgesetze. Unsere Einsicht führt dahin, daß die Menschheit hinaufgeführt werden müsse zu höheren Zielen, nicht hinab, daß wenigstens die Hoffnung auf die Erreichung eines höheren Zieles die unumgängliche Bedingung ist, damit die Menschheit diesen Kampf nicht aufgebe, daß mithin die aus der Kunst fließende Daseinsfreude ein Mittel ersten Ranges ist, um die Menschheit an die Erreichbarkeit höherer Ziele glauben und an diesem Leben nicht verzweifeln zu lassen, daß es also die Aufgabe der Kunst ist, ihr solche Ziele vor Augen zu stellen und sie dadurch zu diesem Kampf zu stählen", denn „Zeus, der ewig fortzeugende, der Vater des Dyonisos und Appollon, der wirkend in nie versiegender Schöpferkraft die Ziele des Daseins durch die Kunst offenbart, hat uns nicht," wie das einleitende Vorwort des Buches sagt, „auf seine lichte Höhe hingestellt, sondern auf ein Schlachtfeld, wohin der Weg erstritten werden müsse".

DAS WOHNUNGSWESEN, bearbeitet von Dr. Rud. Eberstadt, Privatdozent an der Königl. Friedrich Wilhelms-Universität in Berlin. Besonderer Abdruck aus dem Handbuch der Hygiene; herausgegeben von Dr. Theod. Weyl in Berlin. Vierter Supplementband, Soziale Hygiene. Jena, Verlag von Gust. Fischer, 1904.

Der Verfasser hat schon früher (1903) in demselben Verlage das für die Praxis des Wohnungswesens und des Städtebaues wichtige Buch: „Rheinische Wohnverhältnisse und ihre Bedeutung für das Wohnungswesen in Deutschland" erscheinen lassen. — Das oben angekündigte neue Werk umfaßt die Darstellung des Wohnungswesens auf breiterer Grundlage. In vier Abschnitten werden die Entwicklung städtischer Bauweise, die Wohnungsstatistik, die gesundheitlichen Verhältnisse, die sozialen und verwaltungstechnischen Maßnahmen im Wohnungswesen vorgeführt. Für die Geschichte des Städtebaues wichtig ist die scharfe Abgrenzung der drei Zeitabschnitte, in denen die Städte gegründet oder erweitert wurden; das Mittelalter, die landesfürstliche Bautätigkeit im 17. und 18. Jahrhundert und die Gegenwart. In ebenso klarer Anschaulichkeit wird der gegenwärtige Gemeindebesitz an Grund und Boden („öffentliche Parkanlagen entstammen meist der älteren Zeit"), die Hausform und Bodenbeschaffung („die Festungseigenschaft trägt nicht die Schuld an der unbefriedigenden Gestaltung der Wohnungsverhältnisse, fast die ganze Bevölkerung wohnt in Mietskasernen"), die Mietspreise und deren Entwicklung („die Wohnungsteuerung in Deutschland kommt aus dem Osten") und die Bodenverschuldung („für 1903 beträgt die Bodenverschuldung insgesamt rund 45 Milliarden Mark. Die Boden- und Häuserspekulation kann ihren Gewinn ausschließlich nur durch Bodenbelastung realisieren") dargestellt. Dazu kommt die Schilderung der Entwicklung, die die Wohnung auf den Gesundheitszustand ihrer Bewohner ausübt, durch die Art der Wohnungsbenutzung, wobei die Tuberkulose eine wesentliche Rolle spielt, und durch Beschaffung der Wohnung an sich, — der Grundriß der Mietkaserne ist auf die herrschaftliche Vorderwohnung zugeschnitten; für die kleinen Wohnungen dagegen ist er untauglich und schlechthin unverbesserlich. Ferner wird noch die Bautätigkeit unter Gewinnverzicht durch Reich, Staat und Gemeinde, durch Arbeitgeber und Stiftung dargestellt, um endlich unter den verwaltungstechnischen Maßnahmen die Aufstellung von Bebauungsplänen nach sozialen, wirtschaftlichen und politischen Gesichtspunkten hin zu fordern:

1. Die Bearbeitung des städtischen Bebauungsplanes ist zu betrachten als eine Aufgabe der Bodenparzellierung;

2. Die Anpassung der Bauordnung an die unterschiedlichen Bedürfnisse des Wohnungswesens — der richtige Zustand ist, daß die gedrängte Bauweise von innen nach außen, falsch, daß sie von außen nach innen vordringt.

3. Die Anlage der Straßen durch die Gemeinde ist eine der vornehmsten Aufgaben der Kommunalbodenpolitik.

4. Zweckdienliche, einfache Ausführung der Wohnstraße, sozialpolitische Regelung der Straßenbaukosten, der Kanalisationsbeiträge und der Baupolizeigebühren.

5. Verbesserung und etwaige Verbilligung der Verkehrsmittel.

6. Maßnahmen der Besteuerung, wobei zu unterscheiden ist: Erhöhung des Bodenwertes durch nützliche Aufwendung (Meliorationen im weitesten Sinne, Häuserbau usw.) und Erhöhung ohne nützliche Aufwendung (Spekulationen, immaterielle Wertsteigerung).

7. Erwerb und etwaige Hergabe von städtischem Gelände.

8. Organisation des Realkredits.

9. Beaufsichtigung der Wohnungen — die Wohnungsreform ist die unerläßliche Voraussetzung für eine wirkungsvolle Wohnungsaufsicht.

10. Städtischer Wohnungsnachweis und städtische Wohnungsaufsicht.

Der reiche, durch mehrere Abbildungen erläuterte Inhalt ist übersichtlich geordnet und unter sorgfältiger Berücksichtigung der Literatur verarbeitet. Das Werk zeichnet sich vor vielen Erscheinungen auf diesem Gebiete durch eine wissenschaftliche Gründlichkeit und die Vertrautheit mit den praktischen Forderungen lobenswert aus.

CHRONIK 1905

HANNS ANKER

WETTBEWERB, den Bebauungsplan für die Brandenburger Vorstadt in Potsdam betr. Die Herren Verfasser der Entwürfe mit folgenden Kennworten No. 24 „Städtebau", No. 27 „Havel", No. 29 „Camillo Sitte", No. 95 „Uebersichtlich" werden gebeten, ihre Namen der Schriftleitung bekannt zu geben.

WETTBEWERB ZUR ERLANGUNG CHARAKTERISTISCHER GEBÄUDEANSICHTSZEICHNUNGEN FÜR DIE STADT BAUTZEN. 129 Entwürfe waren eingegangen. Es sind zwei erste Preise von je 750 Mark dem Entwurfe „Bilderbogen" des Herrn Architekten Christian Baumüller in Charlottenburg und dem Entwurfe „Architektion" des Herrn Architekt Wilhelm Brurein in Charlottenburg, sowie zwei zweite Preise von je 600 Mark dem Entwurfe „Anpassen, nicht nachahmen" des Herrn Architekt Otto Schnartz in München und dem Entwurfe „Bunte Reihe" des Herrn Architekt Walter Wiesinger in Leipzig-Plagwitz zuerkannt worden. Außerdem empfahl das Preisrichterkollegium den Ankauf von Blättern der Entwürfe mit den Kennworten: „Eh veracht, denn gemacht", „Herbststimmung", „O Isis und Osiris", „Durch", „Windmühle", „Mädchenkopf", „Ein Gedanke", „Wintersaat", „Heimatkunst", „Im Alten neu", „Dientzenhofer", „Antragarbeit", „Der alten Sechsstadt", „Stadtbild", „Da domine incrementum", „Alt Bautzen", „Bürgerwiese", „Dem alten Guten", „Ludwig Richter" und „Bürgerstolz".

IN SALZBURG soll ein Bebauungsplan für die Altstadt beschafft werden und zwar unter gehöriger Wahrung ihrer Eigenart. Zu dem Zwecke ist ein Sonderausschuß eingesetzt worden, dessen Antrag angenommen wurde: den Amtsvorstand zu ermächtigen, sich mit mehreren im Städtebau hervorragend tätigen Fachmännern ins Einvernehmen zu setzen, um ausführliche Gutachten über die Grundsätze zu erhalten, die bei der Beschaffung des Bebauungsplanes unter Wahrung des Charakters der Stadt, und unter Berücksichtigung der Verkehrs- und Gesundheitsanforderungen zu beobachten wären, die es aber auch der Stadtgemeinde ermöglichten, den Entwurf in bezug auf die Geldmittel durchzuführen.

DR. RUDOLF EBERSTADT weist in einer Abhandlung des Technischen Gemeindeblattes in No. 10 des Jahrgangs VII auf die Kinderunfälle in Berlins Straßenverkehr hin, was er als eine unmittelbare Folge davon ansieht, daß die Straße der Spielplatz der Kinder geworden ist und der Bebauungsplan keine Scheidung zwischen Verkehrstraße und Wohnstraße kennt. Derselbe Verfasser hat sodann im I. Heft, XIX. Band des Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik, herausgegeben von Werner Sombart, Max Weber und Edgar Jaffé, Verlag von J. C. B. Mohr (Paul Siebeck) in Tübingen und Leipzig, den Entwurf eines preußischen Wohnungsgesetzes, seine Vorgeschichte und seine Bedeutung behandelt, in einer von den meist bisher erschienenen Veröffentlichungen wesentlich abweichenden Art mit einem Anhange, der die Bedeutung der Bodenaufteilung veranschaulicht mit Beispielen aus Berlin und Bremen. Zum Studium sei daher allen, denen eine Gesundung des Wohnungswesens am Herzen liegt, auch diese Arbeit warm empfohlen.

Die vom Architekten Zell geleitete MONATSSCHRIFT DES VEREINS FÜR VOLKSKUNST UND VOLKSKUNDE in München veröffentlicht fortgesetzt mit bildlichen Beigaben die Verstöße, die durch Neubauten gegen die heimische Bauweise und durch Bebauungspläne gegen Bauwerke am historischen oder künstlerischen Werte begangen werden. Größere Beiträge behandeln diese fortschreitende Erdrückung oder gar Zerstörung der Zeugen des älteren Städtebaus namentlich in Heft 2 „Aus Amberg" und in Heft 6 „das obere Tor in Weiden", beide von Dr. Julius Groeschel in München; die gedeihlichen Arbeiten dieses Vereins nach dieser Richtung sind in No. 11 der Zeitschrift auch an dem Beispiele in Erding, einem Landstädtchen bei München, vorgeführt worden.

ZUR BEHANDLUNG VON STÄDTEBAUFRAGEN IN DER ÖFFENTLICHKEIT wird im Anschluß an die in No. 11 der Zeitschrift an die Herren Mitarbeiter ergangene Bitte mitgeteilt, daß die Straßburger Post vom 11. September d. Js. eine „Heimatkunst" überschriebene Abhandlung des Dr. Ing. Ernst Vetterlein in Darmstadt gebracht hat, in der näher ausgeführt wird, daß echter Kunst, der Heimatkunst in den Städten, nur dann der Boden bereitet werden könne, wenn im Stadtplane dazu die Grundlage gegeben werde — in einer langen schnurgeraden Straße sei ein Individualisieren der einzelnen Häuser, ein Hervorheben bevorzugter Bauwerke schlechterdings unmöglich. Ferner veröffentlicht Herr Aug. H. Plinke im Hannoverschen Tageblatt vom 6. November einen Vorschlag zur Aufteilung der „Kleinen Bult" in Hannover mit einer Handskizze, die, von leicht einleuchtenden Worten begleitet, sehr beachtenswerte Gedanken bringt. Aber auch unter den Städtetagen ist der in No. 11 der Zeitschrift erwähnte Brandenburgische nicht der einzige in diesem Jahre gewesen, der etwas vom Städtebau auf seiner Tagesordnung gehabt hat. Auf dem Thüringer Städtetage hat sich der zweite Bürgermeister Schnitzer aus Sangerhausen in einem zweistündigen Vortrage „Städtebau und Kunst" eingehend über das Verhältnis der Kunst zum Volke verbreitet und daraus die Anforderungen an den Städtebau hergeleitet. Auf dem ostpreußischen Städtetage war es der Stadtverordnetenvorsteher Rönsch aus Allenstein, der über die Förderung des Schönheitssinnes, des Kunstgewerbes und der Kunst durch die Städte gesprochen und besonders zur Bearbeitung der Bebauungspläne die Heranziehung von Kunstverständigen gefordert hat. Man solle sich nicht vor krummen Straßen fürchten und mehr die Wirkung der Umrißlinie, das Mittel des Abschlusses schätzen lernen.

DIE BAULICHE ENTWICKELUNG DER STÄDTE und der Ortschaften des platten Landes soll fortan in Preußen einer eingehenderen behördlichen Aufsicht unterliegen. An zuständiger Stelle ist die Wahrnehmung gemacht worden, daß seitens der Gemeindevorstände bei Aufstellung von Bebauungsplänen nicht überall die dem heutigen Stande der Wissenschaft des Städtebaues entsprechenden Grundsätze beachtet werden. Einer ministeriellen Weisung zufolge hat nun der Regierungspräsident von der Schulenberg in Potsdam jüngst angeordnet, daß ihm künftighin die Entwürfe von Bebauungsplänen und umfangreicheren Fluchtlinienfestsetzungen vor Erteilung der ortspolizeilichen Zustimmung zur Prüfung vorgelegt werden sollen. Vorher ist es Aufgabe der Landräte und selbständigen Polizeiverwaltungen, die Bebauungspläne selbst einer Vorprüfung zu unterziehen und ihre Prüfungsbemerkungen bei der Einreichung an den Regierungspräsidenten mitzuteilen. Ist anzunehmen, daß die Durchführung neu festzusetzender oder zu ändernder Fluchtlinien zu einer Beseitigung oder Veränderung kunsthistorischer

Denkmäler, insbesondere auch künstlerisch oder historisch wertvoller Straßen- (auch Dorfstraßen-) Bilder führen wird, so ist darauf im Einreichungsbericht besonders hinzuweisen, damit von seiten der Regierung nötigenfalls nach Einholung einer gutachtlichen Äußerung des Provinzialkonservators darüber Entscheidung getroffen werden kann, ob im Interesse der Denkmalspflege eine Abänderung der geplanten Fluchtlinienfestsetzungen zu veranlassen ist.

EIN WALDGÜRTEL UM WIEN. Bürgermeister Dr. Lueger hat nachstehenden Präsidialerlaß an den Magistratsdirektor Dr. Weiskirchner hinausgegeben: „Im Interesse einer dauernden Sicherung der Gesundheitsverhältnisse unserer Stadt, sowie zur Erhaltung des landschaftlich schönen Rahmens, der Wiens Grenzen schmückt, will ich einen Wald- und Wiesengürtel an der Peripherie der Stadt, angepaßt den heute dort bestehenden Verhältnissen, in entsprechender Breite von den Hängen des Leopolds- und Kahlenberges gezogen bis zur Donau im Bezirksteile Kaiser-Ebersdorf, für alle Zeiten festlegen. Hierbei ist auch auf die Anlage einer aussichtsreichen, mit Baumreihen versehenen Hochstraße Bedacht zu nehmen. Ich beauftrage daher Sie, Herr Magistratsdirektor, ungesäumt die nötigen Vorlagen ausarbeiten zu lassen, die eine Beurteilung dieses weitausgreifenden Planes in jeder Hinsicht voll ermöglichen und die geeignet sind, als Grundlage für die Beratungen der kompetenten Vertretungskörper zu dienen."

UFERSTRASSEN. Aus Tegelort bei Berlin wird mitgeteilt, daß der dort am Ufer des Sees bis zur Havel sich erstreckende Treidelweg, der bisher als Strandpromenade gedient hat, unterbrochen sei durch die Anlegung eines Holzplatzes, der bis ans Wasser sich erstreckt. Dadurch sind neben örtlichen Unbequemlichkeiten Verhältnisse entstanden, die der schönen Ansiedlung schweren Abbruch tun, denn die Promenade am Wasser entlang war das schönste, was der Ort bieten konnte, obwohl der Wald dort noch etwas über dem Durchschnitt der Wälder in Berlins Umgegend steht.

Wo soll es hin, wenn durch die private Bautätigkeit Schritt für Schritt das Publikum von den Ufern der Havel und Spree abgedrängt und zur Benutzung staubiger Vorortstraßen gezwungen wird, die sich hinter den mit Villen und Restaurationen bebauten Wassergrundstücken befinden? Meist sind unsere Wälder recht wenig üppig, den Hauptreiz bildet bei uns die Wasserlandschaft, als deren Umgrenzung auch weniger schöne Wälder lieblich und lockend ausschauen. Die Gemeinden an der Spree und an der Havel schneiden aber, statt schöne Uferstraßen herzustellen, die Grundstücke so zurecht, daß der Fremde im ganzen Orte nichts von der Wasserlandschaft sieht, es sei denn, er gehe in eine Kneipe, wo er still sitzen muß und Bier trinken, selbst wenn er keine Gelüste danach hat. Kommt man nach Friedrichshagen, so kann man nur dann vom Müggelsee etwas sehen, wenn man die Restaurationen aufsucht oder weiter vom Ort sich entfernt, wo noch nicht gebaut ist. Grünau ist in seiner ganzen Uferlänge mit Restaurationen besetzt; im südlichen Teile, wo die Baustellen noch leer stehen, ist der Zutritt zum Ufer durch Zäune verlegt. In Zeuthen kann man volle 30 Minuten auf schlechter Dorfstraße laufen, ehe man an frei gelegenes Ufer kommt; dort reiht sich Villa an Villa, ab und zu dazwischen eine Restauration. Selbst die neue Landhausansiedlung in Zehlendorf-West, die auf größere Vornehmheit zugeschnitten ist, hat die Wasserflächen in die Baublöcke eingeschlossen, was schon aus hygienischen Gründen verwerflich ist.

Bei dieser Entwicklung kann man darauf rechnen, daß in 10 bis 20 Jahren die schönsten Stellen in unserem Seen- und Flußgebiet durch Privatbauten dem Publikum verlegt sein werden. Es ist nichts dagegen zu sagen, daß innerhalb eines bestimmten Gebietes, wo die Industrie der Wasserstraßen bedarf, die Ufer bebaut werden. Wohl aber sollte die Öffentlichkeit dagegen Stellung nehmen, daß überall auf weiteste Entfernungen hin das geschieht. Eigentlich sollten die Gemeinden selbst ein Interesse daran haben, das zu verhindern; denn ein Ort mit einer breiten Uferpromenade bietet allen Schönes und zieht stets neue Besucher an.

Das Bild des Kurortes HOMBURG v. d. HÖHE wird in absehbarer Zeit wichtige Änderungen erleiden, einerseits durch den in Angriff genommenen Bau des neuen Hauptbahnhofes im Südosten der Neustadt, andererseits durch den viel besprochenen und nunmehr genehmigten Durchbruch der Altstadt am entgegengesetzten Ende. Hauptzweck des Durchbruches ist die Erschließung eines großen Baugeländes zwischen der Stadt und dem Taunusgebirge, das für Landhäuser sehr geeignet ist. Durch von langer Hand vorbereitete Ankäufe ist der größte Teil dieses Geländes in den Besitz der Stadt gebracht worden, die das Ganze aufteilen und mit geringem Nutzen an die Käufer abgeben wird.

UMGESTALTUNG DES NEW-YORKER STADTPLANS. Das Augustheft der Monatsschrift Scribners Magazine, die neuerdings in den Verlag von W. Heinemann in London übergegangen ist, enthält einen interessanten Aufsatz von Ernest Flagg über die Mängel der Stadtanlage von New-York und deren Abstellung. Der Verfasser geht mit den Urhebern des eintönig nüchternen Planes, nach dem New-York, d. h. die eigentliche Stadt auf der Manhattan-Insel, der Kern der gesamten riesenhaften Städte-Anhäufung an der Hudsonmündung, im Laufe des vorigen Jahrhunderts sich ausgedehnt und entwickelt hat, sehr streng ins Gericht. Wonach New-York vor allem dringend verlange, seien Rasen-, Baum- und Gartenlagen in solcher räumlichen Anordnung, daß sie bequem von allen Einwohnern erreicht werden können. Der Zentralpark, eine fast 1 km breite und 4 km lange Gartenanlage sei vom südlichen Stadtende 8, vom nördlichen fast 9 km entfernt und bilde obendrein für die gebieterischen Verkehrsansprüche der Riesenstadt gerade durch seine zentrale Lage ein erhebliches Hindernis. Die langgestreckte Gestalt der Manhattan-Insel, auf der New-York erbaut ist, verlange eine andere Anordnung der Parkanlagen, wenn sie zugleich den gesundheitlichen und Erholungsbedürfnissen der Einwohner wie den Ansprüchen des Riesenverkehrs genügen sollen. Flagg schlägt daher eine in der Längsachse der Insel liegende Parkstraße nach Art der Straße „Unter den Linden" in Berlin, der Pariser Champs-Elysées oder der Wiener Ringstraße vor, allerdings mit amerikanischen Größenverhältnissen, d. h. diese zukünftige Parkstraße und Hauptverkehrsader New-Yorks in der Richtung von Nord nach Süd würde 12 km lang und etwa 300 bis 400 m breit sein. Sie würde in gerader Linie vom Ufer des Harlem River bis zum Washington Square gehen und von da durch eine stumpfwinklig anschließende Avenue den Broadway bei City Hall erreichen. Die ungewöhnliche Breite der Straßenanlage würde reichlich Platz gewähren für mehrere Fahrbahnen, Tramgeleise, Reit- und Fußwege, sowie überdies für breite Baum- und Gartenanlagen auf beiden Seiten, und die grünen Erholungsstätten links und rechts, die sich in unabsehbarer Länge mitten durch die Stadt hinzögen, würden von keinem ihrer Punkte weiter als höchstens 2 km entfernt, also für jedermann bequem zu erreichen sein. Diese riesige Park- und Gartenstraße denkt sich der Verfasser mit Brunnen, Teichen, Standbildern, Ruheplätzen usw. ausgeschmückt, so daß nach seiner Meinung die schönsten Avenuen der alten Welt im Vergleich damit verblassen müßten. Ohne den Plan näher zu kennen, kann man sich weiter kein Urteil über den Grundgedanken erlauben. Daß die Lage des Zentralparks aber in der Mitte der Stadt ein Fehler sein solle, leuchtet ohne weiteres nicht ein. Vielleicht ist es neben den parallel angeordneten Hauptstraßen, die eine leichte Orientierung ermöglichen sollen, noch das einzig Gute an dem gegenwärtigen Stadtplane, dessen offenkundige Fehler nicht so leicht zu verbessern sein werden.

DIE GEMEINDEBESTEUERUNG DES GRUNDBESITZES nach dem Veranlagungsmaßstabe des gemeinen Wertes weiter auszudehnen, bezweckt ein gemeinsamer Erlaß des Finanzministers und des Ministers des Innern in Preußen. Die seit 1899 gesammelten praktischen Erfahrungen haben bestätigt, daß das Grundwertsteuersystem geeignet ist, in zahlreichen Gemeinden, insbesondere in Ortschaften mit wachsender Bevölkerung und steigenden Grundwerten, eine erhebliche Entlastung der schonungsbedürftigeren Grundbesitzer durch wirksamere Erfassung der leistungsfähigeren herbeizuführen. Eine Zusammenstellung typischer Beispiele für die Wirkung der Grundwertsteuer aus Gemeinden, die diese Steuer eingeführt haben, veranschaulicht, nach welcher Richtung hin und in welchem Umfange Verschiebungen in der Belastung der einzelnen Kategorien bebauter und unbebauter Grundstücke durch die Veranlagung nach dem „gemeinen Werte" gegenüber ihrer Heranziehung mit Zuschlägen zur staatlich veranlagten Grund- und Gebäudesteuer herbeigeführt worden sind. Gemeinden, denen ihre wirtschaftliche Entwicklung eine Grundsteuerreform nahelegt,

bietet dieses statistische Material einen brauchbaren Anhalt. Die Bauplätze, die unter dem früheren Zuschlagsystem nur ungenügend getroffen wurden, konnten unter dem Wertsystem wesentlich schärfer herangezogen werden. Dies entspricht durchaus den Vorteilen, welche diese Grundstücke in Gestalt der Wertsteigerung aus der Entwicklung der Gemeinden ziehen, sowie der Leistungsfähigkeit ihrer Besitzer, die in der Regel die eines großen Teils der Hausbesitzer übertrifft. Der Wert der Bauplätze ist fast ohne Ausnahme ein Vielfaches, nicht selten mehr als das Fünfzigfache der staatlichen Veranlagung. In größeren Städten, städtischen Vororten und industriellen Gemeinden, wo bei lebhafter Wohnungsnachfrage die Spekulation die Besitzer leicht veranlaßt, ihre an sich zur Bebauung reifen Flächen vom Baustellenmarkte zurückzuhalten, ist die höhere Besteuerung der Bauplätze wohl geeignet, einer ungesunden Preissteigerung entgegenzuwirken. Aus einer Zusammentellung der Gemeinden, welche die Wertsteuer für Grundstücke bereits eingeführt haben, geht hervor, daß in der Umgebung von Berlin, abgesehen von den Städten Charlottenburg, Köpenick, Rixdorf, Schöneberg, Spandau, fast alle Landgemeinden zu der Wertsteuer übergegangen sind. Es sind deren 32, während auf die ganze übrige Monarchie nur noch 21 Landgemeinden entfallen. Darunter befinden sich Binz, Göhren, Sellin auf Rügen usw.

AUS DER MONATSSCHRIFT FÜR SOZIALE MEDIZIN (Jena 1904) entnehmen wir der Abhandlung „Über die Notwendigkeit einer systematischen Dezentralisation unserer Großstädte in hygienischer, sozialer und volkswirtschaftlicher Beziehung“ von Dr. med. Georg Bonne-Klein Flottbeck, folgende Leitgedanken (S. 496—498):

1. Die Bevölkerung Deutschlands, insbesondere die Industriebevölkerung und diejenige der Städte, wächst reißend schnell.

2. Somit ist Deutschland immer mehr in seiner Ernährung auf den Ertrag seiner Industrie, insbesondere seiner Ausfuhrindustrie, angewiesen.

3. Es ist daher notwendig, daß unsere Industrie auf dem Weltmarkt möglichst wettbewerbsfähig bleibt.

4. Dies ist nur möglich bei möglichster Ausbildung unserer Industriebevölkerung in körperlicher, geistiger und sittlicher Beziehung.

5. Die fortwährende Steigerung der Löhne ist einmal unmöglich, da sonst der Wettbewerb unserer Industrie auf dem Weltmarkt unmöglich sein würde und zu zweit für das Wohlergehen unserer städtischen Industriebevölkerung, so wie die Dinge heute liegen, beinahe belanglos:

a) da mit steigenden Löhnen sofort Hausbesitzer und Nahrungsmittelhändler ihre Preise steigern,
b) nachgewiesenermaßen (s. Blocher, Alkohol im Haushalte des Arbeiters u. a.) mit den steigenden Löhnen meist der Alkoholverbrauch steigt,
c) die höheren Löhne weder die übrigen sittlichen noch gesundheitlichen Schäden der Großstadt für den Arbeiter ausmerzen können, die in Form von Krankheiten und Todesfällen infolge der schlechten Wohnungsverhältnisse an seinem Haushalte zehren.

6. Daher: systematische Dezentralisation der Großstädte

a) durch tunlichste Verlegung der Industrie aufs Land,
b) durch tunlichste Aufschließung besonders der landwirtschaftlich unfruchtbaren Umgebung der Städte durch Haltestellen an bereits bestehenden Bahnen; Neubau von Kleinbahnen, Schwebebahnen, elektrischen Bahnen,
c) durch Ansiedelung der großstädtischen Arbeiter in dieser aufgeschlossenen Umgebung in Arbeiterdörfern, in denen sie durch etwas Gartenbau und Viehzucht
   aa) geistig und körperlich gesunden,
   bb) mit Hilfe der ländlichen Arbeit die Frau ans Haus fesseln,
   cc) ihre Lebenshaltung verbessern durch ihre Kleinwirtschaft (200 bis 1000 qm pro Wohnung),
   dd) wirtschaftliche Krisen mit vorübergehender Arbeitslosigkeit besser überstehen, indem sie in solcher Zeit ihr kleines Heimwesen ausbauen und bewirtschaften.
d) Um volle Freizügigkeit zu wahren, müssen die vorzugsweise auf genossenschaftlichem Wege mit Hilfe des Staates und der Arbeiterversicherung zu errichtenden Wohnungen sowohl zu kaufen, als auch besonders zu mieten sein.
e) Der Nutzen dieser systematisch durchgeführten Dezentralisation und Arbeiterfürsorge würde zugute kommen:
   aa) den Arbeitern selbst, die körperlich, geistig, sittlich und wirtschaftlich besser gedeihen würden,
   bb) dem Staat, der dadurch brauchbarere und ihr Vaterland um so mehr liebende Bürger gewinnen würde,
   cc) den Kommunen, die wesentliche Ersparnisse an Armenlasten, Wasserversorgung (gebohrte Brunnen!) Kanalisation (Befruchtung der Gärten durch die Brauchwässer!), Krankenhauskosten, Justizwesen usw. machen würden,
   dd) der Industrie, die ständig mit einer gesunden, intelligenten, wesentlich zufriedeneren Arbeiterschaft rechnen dürfte,
   ee) der Landwirtschaft, da das Wohnen der Industriearbeiter auf dem Lande erfahrungsgemäß am besten der sogenannten Landflucht der Arbeiter entgegenwirkt,
   ff) der Bekämpfung des Alkoholismus, der venerischen Krankheiten, der Tuberkulose, sowie der übrigen Volksseuchen,
   gg) der Reinhaltung der deutschen Gewässer infolge der Dezentralisation der Abfuhr,
   hh) der Landesverteidigung, da auf diese Weise die Gesundheit einer ländlichen Bevölkerung mit der Intelligenz einer industriellen gepaart würde.
f) Die Verwaltung dieser Kommunen gut bezahlter Industriearbeiter dürfte kaum so großen Schwierigkeiten begegnen, wie diejenige von ländlichen Kommunen mit kleinen bäuerlichen Besitzungen auf magerem oder mittlerem Boden, auf jeden Fall aber bei weitem weniger Kosten verursachen, als die Verwaltung unserer modernen Städte, insbesondere unserer ständig wachsenden Großstädte.
g) Die zu schaffenden Verkehrsmittel und -wege würden sich durch den lebhaften Verkehr gut verzinsen, und andererseits wird erfahrungsgemäß der Arbeiter das Fahrgeld gern zahlen wegen der übrigen Erleichterungen und Verbesserungen seiner wirtschaftlichen Lage.

7. Die Richtigkeit dieser Sätze ist bereits an so vielen Orten in Deutschland, England, Amerika, Belgien, Holland usw. seit Jahrzehnten erprobt, daß es wahrhaftig Zeit wird, daß sie zum Allgemeingut unserer Staatsbehörden, Städteverwaltungen und unserer Industriellen, wie ihrer Arbeiterschaften werden, zum Segen aller Beteiligten wie des gesamten Vaterlandes.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Die im WETTBEWERBE DES ESCHWEILER BERG-WERKVEREINS (bei Aachen) ausgezeichneten Entwürfe — vergl. Chronik No. 11 des vorigen Jahrgangs — des Architekten Hermann Jansen zu Berlin werden auf Tafel 6 und 7 als vorbildliche Beispiele für die Anlage von Beamten- und Arbeiterkolonien mitgeteilt. Die von künstlerischen Gesichtspunkten aufgestellten Bebauungspläne haben in den beigegebenen schaubildlichen Straßen- und Platzskizzen die trefflichste Erläuterung gefunden.

Die vielumstrittene Frage der ZONENENTEIGNUNG UND GRUNDSTÜCKS-UMLEGUNG VOM STANDPUNKTE DES STÄDTEBAUERS aus klären zu helfen, soll ein im 3. Hefte erscheinender Beitrag von J. Stübben den Anlaß bieten.

BRIEFKASTEN.

Herrn Architekt HERM. DÜRR in Augsburg. Besten Dank für die Berichtigung, die in No. 12 v. Js. bewirkt ist.

Herrn Baumeister P. KROHN in Bremen. Die uns gegebene Anregung ist sehr dankenswert. Ob und inwieweit durchführbar, wird erwogen.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Otto Dorn, Gr.-Lichterfelde-Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth, Berlin W., Markgrafenstraße 35. Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

2. Jahrgang 1905 2. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

ARCHITEKTONISCHES IN DER GARTENKUNST.

Von KIEHL, Gartenarchitekt, Aachen.

Über die Berechtigung der architektonischen Gartenkunst ist und wird noch so mancher Streit zwischen Künstlern und Landschaftsgärtnern ausgefochten werden. Zu wessen Gunsten sich schließlich der Kampf entscheiden wird, ist wohl unschwer zu sagen. Man kann nun die Streitenden in drei Lager teilen. Die Einen, heute noch vorwiegend Architekten, Bildhauer und Maler, stehen wohl ohne Ausnahme auf dem Standpunkt, daß nur der architektonische, also regelmäßig angelegte Garten der allein berechtigte sei. Die anderen sprechen beiden Gärten das Wort und verlangen den regelmäßigen Garten da, wo er durch die Architektur des Hauses, oder bei öffentlichen Plätzen durch die umgebenden Bauten nach künstlerischen Ansichten bedingt ist. Die Dritten verdammen den regelmäßigen Garten überhaupt, sie wollen nur Natur genießen, einerlei ob die zu behandelnde Fläche 10 000 qm oder nur 100 qm groß ist. Weshalb wohl? Ich meine, es ist so furchtbar leicht, durch ein Stück Land ein paar Schlängelwege kriechen zu lassen und Baum und Strauch hineinzupflanzen, hier ein Beet und da ein Beet. So hat man doch die Gärten immer gemacht, das hat man gelernt von seinem „Meister". Das liebe Publikum fragt ja nicht viel danach, wenn der Garten nur schön grün ist. Warum also sich den Kopf zerbrechen, man nimmt die Schablone und pinselt die Sache durch. — An dieser Stelle sei mir ein Hinweis auf die Düsseldorfer Gartenbauausstellung gestattet. Haben sich die Erwartungen, die man mit Recht an diese Ausstellung zu stellen befugt war, erfüllt? Ich behaupte, nein! Und scheinbar mit Recht wird vielfach dem Verein Deutscher Gartenkünstler, der am meisten dazu berufen war, der Vorwurf gemacht, hier nicht mit allen Mitteln dafür eingetreten zu sein, das große Gelände selbst zu einer einheitlichen Anlage großen Stils auszugestalten. Es sei hier nun darauf hingewiesen, daß seinerzeit von der Ausstellungsleitung ein Preisausschreiben zur Erlangung von Plänen für die künstlerische Ausgestaltung des Ausstellungsgeländes erlassen wurde. Unter den preisgekrönten Arbeiten, sämtlich von Mitgliedern des Vereins Deutscher Gartenkünstler herrührend, befanden sich ganz hervorragende Lösungen; besonders hervorzuheben ist der Entwurf des Gartenarchitekten Hoemann-Düsseldorf. Warum die Ausstellungsleitung trotzdem keinen der Entwürfe zur Ausführung gebracht hat, sondern die Gestaltung des Geländes einer Hamburger Firma übergeben hat, ist unklar. Das große Publikum, für das doch in erster Linie die Ausstellung da ist, kennt die preisgekrönten Entwürfe nicht; muß also annehmen, daß der Entwurf, nach welchem das Gelände jetzt gestaltet ist, ebenfalls eine der preisgekrönten Arbeiten ist. Auf der kürzlich in Düsseldorf stattgefundenen Hauptversammlung hat denn auch der Verein Deutscher Gartenkünstler ganz entschieden gegen die Gestaltung des Geländes Protest eingelegt und sein Bedauern ausgesprochen, daß die Ausstellungsleitung, ohne Rücksicht auf den Verein die Arbeiten vergeben hat.

Hocherfreulich ist es, daß heute die Liebe zum Garten wieder allerorten erwacht. Auf allen freien Plätzen sehen wir jetzt Gartenanlagen; gut gepflegte Baumreihen durchziehen die Straßen, Vorgärten breiten sich vor den Häusern aus und in den Vororten schauen die Villen aus dem Grün heraus; und doch kann all' dieses einen künstlerisch empfindenden Menschen nicht befriedigen. Man sieht sofort, daß hier zwei Punkte aufeinander stoßen. Anstatt

Abb. 1.

Gartenanlage des Herrn Dr. Klostermann, Gelsenkirchen. Entworfen und ausgeführt von Hardt & Nauen, Gartenarchitekten, Düsseldorf.

sich gegenseitig zu heben und zu schmücken, beeinträchtigen sich Gartenkunst und Architektur, und doch sollten sich beide zu einem Kunstwerk vereinen.

Mit Recht mag man den französischen Garten wegen seiner Steifheit und der nur zu oft gekünstelten Formen verurteilen, doch wird niemand leugnen können, daß in einer Anlage, wie die zu Versailles und ähnliche, der Garten mit dem Bauwerk in innigsten Einklang gebracht ist. Der Grundgedanke des architektonischen Gartens geht also dahin, die ganze Garten- und Parkanlage in regelmäßigen und architektonischen Formen und Linien auszuführen, also gewissermaßen selbst zur Architektur zu machen. Ein großer Gedanke will hier Architektur und Natur vereinen. Neben dieser architektonischen Auffassung der Anlage im allgemeinen ist auch die architektonische Behandlung der Bäume und Sträucher nicht zu verwerfen. Buxbaum und Taxus wird man stets in geraden Linien und Formen pflanzen und schneiden dürfen, und jedem Künstler ist es erlaubt, besonders Linden, Rot- und Hainbuchen in regelmäßige Formen zu zwingen. Weiter wird man Schlinggewächse zu Laubengänge heranziehen oder zwischen Säulen und Bäumen ziehen, und ferner wird man nach Art der früheren Teppichbeete Muster aus niedrigbleibenden Pflanzen bilden dürfen.

Abb. 2.

Vorgarten für Herrn Böttcher, Berlin. Aus der „Gartenkunst“.

In das gerade Gegenteil verfiel der englische Garten des 18. Jahrhunderts, der in dem Bestreben, nur Natur zu bieten, so weit ging, die Schrecknisse der Wildnis, Berge und Täler, Schluchten, Felsen, Ruinen usw. in engem Raume zu vereinen. Man errichtete aller Art Tempel, Einsiedeleien, Borkenhäuschen und Denkmäler und bevölkerte den Park mit Wild und Haustieren. So verwerflich auch diese Auswüchse waren, so steckte doch, ebenso wie in dem französischen Garten, ein vernünftiger Gedanke in diesem Naturgarten. Wie der französische Gartenarchitekt davon ausging, die Natur der Architektur unterzuordnen, so fand der englische Landschaftsgärtner seine Befriedigung in dem Garten, der als Schmuck der Landschaft diente.

Wer von beiden nun Recht hatte, ist schwer zu sagen. Ist ein Park von Wald, Feld und Wiesen umgeben, mag man ihn im landschaftlichen Stil anlegen; je mehr aber der Garten von der Architektur beherrscht wird, wird er sich den regelmäßigen Formen anpassen müssen. In den Städten ist daher in den Vorgärten, den Gärten hinter den Häusern und in den meist sehr engen Höfen eine landschaftliche Anlage, wie sie meist beliebt ist, ohne jede künstlerische Wirkung, ja sie ist durchaus ein Zeichen eines sehr ungebildeten Kunstempfindens. Hier ist fast nur der regelmäßige Garten am Platz (Abb. 1—4 im Text und Tafel 9).

Mit wie geringen Mitteln ließen sich hier durch die beim Bau gewonnenen Erdmassen kleine Terrassenanlagen schaffen. Die nötigen Treppen und Brüstungen ließen sich ebenso billig aus dem warmen, roten Backstein herstellen, die Lauben im sogenannten Biedermeierstil, Bänke, Stühle und Tische in der einfachen, schlichten Art, wie sie jetzt z. B. von den Dresdner Werkstätten für Handwerkskunst hergestellt werden. Grünberankte Gartenmauern, ein freundliches Gartentor werden ein anmutiges Bild geben. Von großen Bäumen ist hier Abstand zu nehmen, da sie den Zimmern Licht und Luft rauben und schon die Lauben hinreichend Schatten geben. Oft wird auch gegen die Rücksicht auf die Architektur verstoßen, deren Wirkung man durch starke Baummassen beeinträchtigt und die man dadurch von den Anlagen loslöst, anstatt beides zusammen wirken zu lassen. Als gutes Beispiel mögen auch die Anlagen an der Kölner Bismarcksäule gelten, die selbst bei hohem Alter die wuchtige Größe der Säule nie in ihrer

Abb. 3.

Garten-Anlage des Fräulein von Steffen in Düsseldorf.

Entworfen und ausgeführt von Hardt & Nauen, Gartenarchitekten, Düsseldorf.

Abb. 4.

GARTENANLAGE DES FRAULEIN VON STEFFENS HIER HOFGARTENSTR. No 4

Wirkung herabsetzen werden. Bei Anlagen auf öffentlichen Plätzen müssen die breiten Straßenzüge freigehalten werden, die ganze Anlage muß in jeder Beziehung übersichtlich und mit den anliegenden Bauten gleichzeitig zu überblicken sein.

Bei kleinen Plätzen wird man daher auf große Bäume verzichten müssen, da schon die Häuser genügend Schatten verbreiten, wogegen sich durch Laubengänge schattige Wege herstellen lassen. Bei derartigen Plätzen ist es geradezu erforderlich, dem Ganzen durch Anlagen von Treppen, Brüstungen, durch Aufstellen von Vasen, Statuen und Springbrunnen ein architektonisches Gepräge zu geben (Abb. a u. b auf Tafel 10). Auch bei vielen Denkmalplätzen ist eine solche Gartenarchitektur allein am Platze. Im Schnitt gehaltene Pflanzungen und Hecken, Mosaikwege, kurz geschorener Rasen und Beete, nicht in der abgeschmackten, bunten Teppichbeetmanier, sondern in einfacher Linienführung und ruhiger Farbenwirkung klingen hier zu einem wahren Kunstwerke zusammen (Abb. c auf Tafel 10).

In ähnlicher Weise ist der ein Schloß oder sonstiges monumentales Gebäude umgebende Park in dessen Nähe zu gestalten. Selbst bei Villen und Landhäusern verlangt die nähere Umgebung des Hauses in den meisten Fällen eine regelmäßige Behandlung des Gartens, die allmählich, je weiter man sich vom Hause entfernt, in den landschaftlichen Garten übergehen kann (Abb. a auf Tafel 11 und Abb. 5 und 6 im Texte). Die einzelnen Teile werden je nach ihrer Bestimmung regelmäßig oder landschaftlich zu behandeln sein und werden in einander übergehen müssen. Vor einer monumentalen Fassade werden starke Anpflanzungen meist zu vermeiden sein, um die Architektur in ihrer Wirkung nicht zu schädigen. Hierhin gehören Terrassen, Parterres und kurz geschorene Rasenflächen. Schattige Wege und Plätze sind an die weniger bedeutenden Schmalseiten des Hauses zu legen (Abb. b auf Tafel 12 und b auf Tafel 11). Im weiteren Umkreise des Hauses wird man dann die dem architektonischen Garten zur Verfügung stehenden Mittel anwenden, um die freien Flächen und Durchblicke damit zu schmücken oder einzurahmen. Dort, wo der Einfluß der Architektur nachläßt, und wo Garten und Haus nicht mehr gleichzeitig zu übersehen sind, kann der Garten in die landschaftliche Anlage übergehen. In einzelnen Bäumen, Gruppen und großen Gehölzzügen werden sich nun die Anpflanzungen erheben, stets aber die großen Perspektiven freilassend, sie wie Kulissen begrenzend. Doch wollen wir nicht den sogenannten englischen Park nachahmen, der genau betrachtet nur aus weiten Wiesenflächen mit schönen alten einzelstehenden Bäumen besteht, der nicht mehr als Kunstgegenstand zu betrachten ist und mit der Zeit eintönig wird. Wir besitzen in Deutschland zahlreiche große Parks, die, um nur einige zu nennen, wie der Park zu Muskau, der englische Garten in München, der „große Garten" in Dresden, den landschaftlichen Stil, und die Schloßparks zu Schwetzingen und Oliva bei Danzig, die den

Abb. 5.

Entwurf zu einem Stadtpark in Plauen im Vogtland. Gesamtansicht. Gartenarchitekten Hardt & Nauen, Düsseldorf.

architektonischen und den landschaftlichen Garten zur höchsten Kunstentwicklung gebracht haben.

Der künstlerische Gedanke muß überall walten in dem Zusammenwirken der Formen, Linien und Farben. Weiter kommen dazu die Erfordernisse des Nutzzweckes und der Annehmlichkeit der Lustwandelnden. Man wird für Bänke, Lauben, Gartenhäuser, Brücken und ähnliche Dinge Sorge tragen müssen und erhält dadurch die Möglichkeit, auch im landschaftlichen Teil durch Farbeneffekte zu wirken, durch das Weiß und Rot der Steine und durch farbigen Holzanstrich.

Abb. 6.

Park der Burg Birlinghoven.
Entworfen und ausgeführt vom Gartenarchitekten Rausch, Köln.

Die Nutzanwendung, die wir aus diesen Betrachtungen zu ziehen haben, ist in der Hauptsache die Wiederaufnahme des regelmäßigen Gartens überall da, wo die Szenerie von der Architektur, nicht von der umgebenden Landschaft beherrscht wird.

Es werden ja hier und da die Gärten nach vorstehenden Ideen ausgeführt, und sie zeigen, daß es auch unter den Landschaftsgärtnern bedeutende Künstler gibt, die aber verhältnismäßig selten zu Worte kommen und nur zu oft jedem beliebigen „Kunstgärtner" weichen müssen, da Kunst Geld kostet. Denn baut sich jemand ein Haus, so kostet es in der Regel bedeutend mehr, als es kosten sollte, da bleibt denn für den Garten nicht mehr viel übrig; die Ausführung wird der mindestfordernden „Firma" übertragen und fällt demgemäß auch aus. Ja vielfach nimmt man den Garten als unvermeidliches Anhängsel des Hauses hin und ist zufrieden, wenn er nur grün ist.

Mögen denn diese Ausführungen weiter dazu beitragen, Architekten und die Vertreter der Gartenkunst zu gemeinsamen Arbeiten zu vereinen, und das Zusammenarbeiten beider wird um so schönere Erfolge zeitigen, je mehr sich die Gartenkünstler das Verständnis für Architektur und die Architekten für den Garten zu eigen machen.

DIE BEDEUTUNG DER BODENPARZELLIERUNG FÜR DAS BAUWESEN.

Von DR. RUD. EBERSTADT, Berlin.

Die folgenden Darlegungen machen den Versuch, in knappen Zügen eines der wichtigsten unter den verwaltungstechnischen Problemen des Städtebaus zu erörtern; es ist die Aufteilung des Bodens für die Zwecke der städtischen Bebauung. Eine Reihe von Maßnahmen des Städtebaus soll demnach in ihrem mittelbaren oder unmittelbaren Verhältnisse zur städtischen Bodenparzellierung untersucht werden. In den älteren Zeiten wurde die Bedeutung der Bodenaufteilung für den Städtebau nach ihrem vollen Werte gewürdigt. Anders in der Gegenwart. Jahrzehntelang ist

man achtlos an den Folgen der Bodenparzellierung vorübergegangen und erst neuerdings ist es gelungen, die Aufmerksamkeit der Fachkreise auf diese grundlegende Frage des Städtebaus zu lenken.

Das Gelände, das für den Bau oder für die Erweiterung einer Stadt dienen soll, bedarf der Aufteilung, bevor es für den Häuserbau verwendbar wird. Eine Parzellierung der für die städtische Bebauung bestimmten Bodenflächen ist notwendig, gleichviel, ob sie den Eigentümern der Grundstücke selber überlassen wird, oder ob sie in weit ausschauender Weise nach einem großangelegten Plane erfolgt, oder ob sie endlich sich auf die nächsten Bedürfnisse der Stadterweiterung beschränkt. Bei dieser Bodenaufteilung haben wir zwei Momente zu unterscheiden: die Aufteilung einerseits für öffentliche und andererseits für private Zwecke. Zu den öffentlichen Zwecken zählt die Anlage der Straßen, die Ausscheidung von Gelände für freie Plätze und öffentliche Bauten; die privaten Zwecke umfassen die Aufteilung und Bereitstellung des Bodens für den eigentlichen Häuserbau.

Stellen wir zunächst die Vorfrage, warum denn eigentlich eine Bodenaufteilung stets im Städtebau erforderlich und in welchen besonderen Umständen ihre Bedeutung begründet ist. Die Ursache liegt darin, daß regelmäßig die Größe einer Hausparzelle verschieden ist von der Größe der aufzuschließenden Grundbesitzflächen. Die einschlägigen Verhältnisse sind in der Vergangenheit wie in der Gegenwart immer dieselben. Es ist gleichgültig, ob wir uns eine völlige, planmäßige Neugründung oder nur eine teilweise Stadterweiterung vorstellen; nur in den seltensten Fällen werden die zur Verfügung stehenden Grundbesitzflächen ohne weiteres identisch sein mit einer Hausparzelle. Regelmäßig wird vielmehr für den Häuserbau eine Bodenparzellierung in irgend einer Form erforderlich sein, sei es durch Straßenanlage oder durch Grundstücksteilung. Es fragt sich nun, mit welchen Zielen und mit welchen Mitteln die Parzellierung erfolgt. Werfen wir zunächst einen Blick auf die verschiedenen geschichtlichen Systeme, die in der Bodenaufteilung zur Anwendung gelangt sind.

In unserem deutschen Städtebau haben wir drei scharf getrennte Perioden zu unterscheiden. Die erste ist die des zwölften und dreizehnten Jahrhunderts; es ist die Zeit, in der die Entwicklung des selbständigen städtischen Lebens beginnt. Die zweite Periode ist die der landesfürstlichen Bautätigkeit, die in Deutschland zu Ende des siebzehnten Jahrhunderts einsetzt und im achtzehnten Jahrhundert ihren Höhepunkt erreicht. Die dritte Periode ist die der Gegenwart; sie beginnt um die Mitte des neunzehnten Jahrhunderts etwa mit dem Jahr 1860 und steigert sich insbesondere seit 1870 zu ihrer größten Entfaltung. Gemeinsam ist allen drei Perioden des Städtebaus — der mittelalterlichen, der landesfürstlichen und der gegenwärtigen — daß sie jeweils hervorgerufen wurden durch ein außerordentliches Wachstum der Städte und des städtischen Lebens. Verschieden dagegen sind die Mittel, die Ziele und die Wirkungen auf dem Gebiete des Städtebaus.

Unsere erste Periode, die des Mittelalters, charakterisiert sich durch Stadterweiterungen größten Stils. Die gewaltige Größe und Kühnheit der Unternehmung, die den Kirchenbau jener Zeit auszeichnet, findet sich ganz ebenso im Städtebau. Die rasch aufstrebenden Städte schritten im zwölften und dreizehnten Jahrhunder zu Stadterweiterungen, die uns in ihren Entwürfen noch heute staunenswert erscheinen. Als ein Beispiel der damaligen Anlagen erwähne ich, daß die Stadterweiterung von Köln im Jahre 1180 fast genau den Ring gezogen hat, der bis zum Jahre 1882, also volle sieben Jahrhunderte, bestand. In Magdeburg war schon im zwölften Jahrhundert das bis zum Jahre 1870 eingehaltene Gebiet festgelegt, abgesehen von zwei kleineren Erweiterungen des dreizehnten Jahrhunderts. Allenthalben wurden inmitten des schnellen Aufschwungs der Städte Erweiterungen großen Umfangs vorgenommen. Die weit hinausgeschobene Stadtmauer umschloß demnach große unbebaute Geländeflächen, die der Bebauung rasch zugeführt wurden.

Es ist für den Architekten wie für den Nationalökonomen gleich interessant, zu untersuchen, in welchen Formen sich damals die Bodenparzellierung vollzog und durch welche Einrichtungen es gelang, in einer kapitalarmen Volkswirtschaft das notwendige Kapital für die lebhafte Bautätigkeit zu beschaffen. Ueber die Vorgänge im einzelnen geben uns die in dieser Hinsicht noch wenig durchforschten Urkundenbücher der deutschen Städte genaue Auskunft. Für die vorliegende Erörterung genügt es, darauf hinzuweisen, daß die bauliche Nutzbarmachung der Grundstücke in unseren deutschen Städten sich vollzog unter dem Grundsatze der rechtlichen Scheidung zwischen Boden und Bauwerk; der Wert des Gebäudes durfte sich nicht verschmelzen mit dem Werte der Baustelle, so daß schon hierdurch eine Bodenspekulation in den heutigen Formen verhindert war.

Die Bodenspekulation als solche war dem Mittelalter nicht fremd [1]). Daß eine Bodenfläche einen Mehrwert ergab, wenn sie als Baustelle genutzt wurde anstatt als Hofland, Gartenland oder Rebland, war genau bekannt; ich konnte mehrfach Urkunden ermitteln, aus denen hervorgeht, daß man auf diesen Mehrwert rechnete. Aber jeder weitere, bestimmende Einfluß auf die Entwicklung der Grundstückswerte und auf die Bebauung — Bodenspekulation im heutigen Sinne — war dem Bodenbesitzer durch die rechtliche Trennung von Boden und Bauwerk abgeschnitten. Die Baustelle wurde regelmäßig nicht verkauft, sondern gegen einen festen jährlichen Zins verliehen; der Erwerber hatte keinen Kaufpreis für den Boden aufzubringen, sondern nur eine ewige Rente zu zahlen; die errichteten Baulichkeiten selbst wurden sein Eigentum.

Die Straßenanlagen werden im Mittelalter unterschieden nach Zweck und Bedürfnis in Verkehrstraßen und Wohnstraßen; die letzteren möchte ich zugleich genauer als Aufteilungsstraßen bezeichnen; denn ihre Aufgabe war vielfach, die größeren Grundbesitzflächen aufzuteilen. Zu diesem Zwecke wurden solche meist schmal gehaltenen Straßen in das städtische Bauland hineingetrieben als Wohnstraßen, Hofstraßen, Sackgassen. Die scheinbare Willkür der mittelalterlichen Stadtbaupläne erklärt sich durch diese Aufteilungsstraßen, die der Parzellierung der innerhalb der Mauer liegenden größeren Grundstücke, wie Höfe, Äcker, Weinberge usw. dienten und deren Anlage und Verlauf vielfach durch die Gestalt und Größe des aufzuteilenden Grundstücks bestimmt war. Die Aufteilung ihrer abseits der Hauptstraßenzüge belegenen Grundstückskomplexe

[1]) Die entgegengesetzte Meinung ist irrtümlich.

blieb (wo nicht eine vollständige planmäßige Neugründung vorlag) den Grundbesitzern selber überlassen; wie es den Grenzen und dem Umfange des auszunutzenden Grundstücks entsprach, verliefen dann diese oft krummen, winkligen oder in einen Sack endigenden „Aufteilungsstraßen". Großbürger, Patrizier, Adlige, Klöster bewirkten auf diese Weise die Parzellierung und gewinnbringende Verwertung ihres bebauungsfähigen Grundbesitzes.[1])

Während dieser Periode des Städtebaus wurde die selbständige Form des städtischen Kleinhauses entwickelt, die bis in die neuere Zeit allgemein verbreitet war und in einzelnen Teilen Deutschlands noch heute vorherrscht; es ist das schmale Reihenhaus, nach seiner charakteristischen äußeren Erscheinung — meist drei Fenster Straßenfront — Dreifensterhaus genannt. In den Urkunden über die Parzellierungsgeschäfte des dreizehnten Jahrhunderts werden uns bereits die typischen Abmessungen des Dreifensterhauses, 15 Fuß Straßenfront und 60 Fuß Tiefe, überliefert, die sich vielfach bis in die Gegenwart erhalten haben.[2]) Die systematische Einführung des Kleinhauses in den Städtebau ist ein Vorgang von weittragender Bedeutung. Zunächst war es für die politische und wirtschaftliche Entwicklung der mittelalterlichen Städte geradezu eine Vorbedingung, daß der neue Bürgerstand in den rasch anwachsenden Gemeinden durch das Kleinhaus bezw. das Teilhaus mit eigenem Hausbesitz ausgestattet wurde. Auf dem Eigenbesitze beruhte in hohem Maße die Leistungsfähigkeit der Bürger, wie auch die eigentümliche soziale Schichtung in den Städten durch die entsprechende Verteilung des Grundbesitzes bedingt war. Die Bodenparzellierung bietet auch hier, wie immer, ein getreues Spiegelbild des Zeitalters. — Die bodenpolitischen Schöpfungen dieser ersten Periode unseres Städtebaus sind indes nicht nur für die eigene Zeit, sondern ebenso für die spätere Entwicklung bedeutsam geworden. Die Leistungen jener Periode, die einen dauernden Wert für die städtische Bodenentwicklung besitzen, lassen sich in vier Punkte zusammenfassen: Differenzierung der Straßen nach Zweck und Bedürfnis, Ausgestaltung des städtischen Kleinhauses, Aufstellung von Rechtsätzen für die Verwaltung des Bauwesens, Schaffung der Einrichtungen für den Immobiliar-Verkehr und die Kapitalisierung des Bodens. —

[1]) Vgl. die Stadtpläne von Köln, Würzburg, Magdeburg u. a. In den Kolonialstädten des dreizehnten Jahrhunderts, deren gesamter Boden von einem Unternehmer (locator) einheitlich parzelliert wurde, fehlen die unregelmäßigen Aufteilungsstraßen, z. B. in Neubrandenburg. Die geradlinige Straßenführung als solche steht indes der Anwendung unregelmäßig verlaufender Aufteilungsstraßen nicht entgegen; vgl. den hierfür besonders interessanten Plan von Rothenburg ob. d. T.

[2]) Über die weitere Ausgestaltung des Dreifensterhauses und des Teilhauses vgl. meine „Rheinischen Wohnverhältnisse und ihre Bedeutung für das Wohnungswesen in Deutschland", Jena 1903 und „Das Wohnungswesen", Jena 1904, S. 10 ff.

Die zweite Periode des Städtebaus, die das siebzehnte und achtzehnte Jahrhundert umfaßt, steht unter der Herrschaft des Absolutismus und seiner lebhaften Bautätigkeit. Die individualisierende Anlage des Mittelalters wird verlassen; einheitlich und planmäßig werden ganze Stadtteile entworfen. Die landesfürstliche Bautätigkeit brachte uns die schematische Richtung im Städtebau, die dem damals herrschenden Geschmacke, dem Geiste des Absolutismus und der zeitgenössischen Theorie des Städtebaus entsprach. Gleichartige, geradegezogene Straßen, geometrische Baublockfiguren, straffe Ordnung und obrigkeitliche Regelung sind demnach die charakteristischen Grundzüge der Bebauungspläne jener Zeit.

Auch in den Hausformen tritt ein bemerkenswerter Umschwung gegenüber der voraufgehenden Periode ein. In ihren technischen — jedoch nicht in ihren administrativen — Mitteln bedient sich die landesfürstliche Bautätigkeit in Deutschland ausländischer Vorbilder. Im Gefolge des fremdländischen Einflusses gelangte nunmehr als Form des besseren Bürgerhauses eine für Deutschland fremde Bauweise zur Einführung; es ist das in Italien und Frankreich ausgebildete breitgestreckte Etagenhaus. Die neue Hausform mit ihrer breiten Straßenfront bildet den geraden Gegensatz zu dem schmalen Grundstücke des Mittelalters. Die Bodenparzellierung erfuhr hierdurch eine tiefgreifende und bedeutsame Veränderung; auch das Straßenbild als solches wurde in seiner äußeren Erscheinung durch die neuen Bauformen wesentlich umgestaltet.

Es würde nun der Auffassung des Absolutismus durchaus widersprochen haben, wenn er die Entwicklung der Grundstücksparzellierung etwa sich selber überlassen hätte. Die Anschauung von den vorsorgenden Aufgaben der staatlichen Verwaltung verlangte vielmehr gerade auf diesem Gebiet ein entschiedenes Eingreifen der Staats-

Abb. 1—2.

0 5 10 20 30 40 50m

C.2

D.3

Baublöcke C2 und D3 der Altstadt Mannheim.

gewalt, und in der Tat hat der Absolutismus es sich angelegen sein lassen, die Grundstückseinteilung genau und bis in die Einzelheiten zu regeln. Ich gebe hier die Abbildungen von zwei Baublöcken aus der Altstadt Mannheim, die als typisch für das Bausystem dieser Periode gelten können. (Abbildung 1 und 2).

Die Grundstücke sind nach der Bebauung des Jahres 1900 eingezeichnet; die Höfe sind zum Teil überbaut worden; die ursprüngliche Grundstückseinteilung ist indes noch genau erhalten und erkennbar. Es zeigt sich, daß von jedem Häuserblock etwas weniger als die Hälfte auf größere Grundstücke entfällt, mit Höfen für kaufmännischen und gewerblichen Betrieb. Die zweite, größere Hälfte dagegen ist für kleine Parzellen vorbehalten, wobei die Einteilung bis zu den kleinsten Grundstücken heruntergeht. Die Absicht, den Kleinbürger und Handwerker und allgemein die minder wohlhabenden Klassen mit Grundbesitz auszustatten, geht aus der Blockeinteilung deutlich hervor.

Die gleichen Absichten lassen sich in den anderen Stadtanlagen des siebzehnten und achtzehnten Jahrhunderts nachweisen, so in Berlin in der Friedrichstadt. Die Baublöcke der Friedrichstadt zeigen ebenfalls die gemischte Parzellierung, wenn auch nicht mit der gleichen Regelmäßigkeit durchgeführt wie in Mannheim; von den Nebenstraßen waren einzelne vorzugsweise zu kleinen Parzellen — Dreifensterhäusern. — aufgeteilt, die jetzt allerdings zum großen Teil verschwunden sind. Doch der Absolutismus überwachte nicht nur die erste Einteilung der Grundstücke; er wollte die Parzellen auch dauernd erhalten und vor dem Aufkaufe geschützt wissen. Diesem Zweck diente eine (durch die Städteordnung aufgehobene) Vorschrift des Preußischen Allgemeinen Landrechts; sie bestimmte „daß die Zahl der Bürgerhäuser erhalten werden solle, auch deren mehrere, ohne besondere Erlaubnis, nicht in eins zusammengezogen werden dürfen."[1])

Das System des landesfürstlichen Städtebaus unterscheidet sich wesentlich von dem städtisch-mittelalterlichen. Infolge der einheitlich - gleichmäßigen Straßenanlage ist weggefallen die Scheidung zwischen Verkehrstraße und Wohnstraße, sowie die beliebige Aufteilung des Wohnlandes durch den einzelnen Grundbesitzer. Obrigkeitlich geregelt erscheint jetzt die gesamte Straßenführung; die alles ordnende Staatsgewalt drückt auch dem Straßenbild ihr Gepräge auf. Um so deutlicher tritt die dem Berufe des Staates entsprechende Aufgabe der sozialen Bodenparzellierung hervor, die jetzt mit bewußter Absicht und als amtliche Tätigkeit durchgeführt wird. Neben dem Etagenhause findet das Kleinhaus seine sicher verbürgte Stelle. Die Rechtsätze des Bauwesens, deren sich der Absolutismus bediente, entstammen im übrigen dem mittelalterlichen Stadtrechte.

Mit dem Aufschwunge der Städte und des städtischen Lebens seit 1860 setzt die dritte Periode des Städtebaus ein, die der Gegenwart; wiederum galt es, für eine starke Volksvermehrung und zuströmende Bevölkerungsmassen Unterkunft zu schaffen. Das neunzehnte Jahrhundert hat indes eine besondere Politik des Städtebaus zunächst überhaupt nicht gekannt. Erst als die neue Entwicklung der Städte bis zu einem gewissen Grade vollendet war, brach sich die Erkenntnis der begangenen Fehler Bahn, und bestimmte Forderungen für die Behandlung des Städtebaus wurden aufgestellt. Doch auch heute ist man in der Allgemeinheit noch weit davon entfernt, diesen wichtigen Gegenstand unseres öffentlichen Lebens die gebührende Aufmerksamkeit zuzuwenden. Der außerordentliche Umfang der mit den heutigen Mißständen verbundenen materiellen Interessen sorgt zudem dafür, daß wir mit den notwendigen Reformen nur schwer vorwärts kommen. Fragen wir nun, um welche Hauptgebiete in unserem Städtebau es sich hierbei handelt.

Unser heutiges System des Städtebaus ist zweifellos der gegenwärtigen Periode eigentümlich; aber völlig aus dem neuen geschaffen ist es nicht. Der historische Zusammenhang ist in den Hauptpunkten nachweisbar; nach der formalen Seite sind uns wesentliche Institutionen des Städtebaus von den älteren Zeiten vererbt worden. An erster Stelle sind dies unsere Einrichtungen für die Kapitalisierung des Bodens, die der mittelalterlichen Periode unseres Städtebaus, d. h. dem zwölften und dreizehnten Jahrhundert entstammen; materiell haben sie sich indes in ihr Gegenteil verkehrt. Nach deutschrechtlichen Grundsätzen war der Wert des Bodens getrennt von dem Werte des Gebäudes (s. oben S. 19); heute dagegen fließen beide Werte in eine Summe zusammen. Die Wirkung ist, daß jede produktive Aufwendung an Kapital und Arbeit lediglich die Stellung des Bodenbesitzers verstärken muß. — An zweiter Stelle haben wir von dem landesfürstlichen Städtebau die einheitlich gleichmäßige Straßenanlage übernommen. Das alte System ist indes in unserer Zeit zu einem Schematismus geworden, der den modernen Städtebau zur Schablone gemacht hat.

Völlig neu hinzugekommen ist dagegen in unserer eigenen Periode die Bodenspekulation; frühere Perioden haben diese Tätigkeit in der heutigen Form nicht gekannt. Wir haben die Einzelheiten der spekulativen Unternehmung hier nicht zu besprechen und zu untersuchen; bemerken will ich jedoch, daß die ursprüngliche und sachliche Grundlage der Bodenspekulation hergestellt wird durch das Parzellierungsgeschäft. Wie wir zu Eingang unserer Darlegung (oben S. 19) gesehen haben, ist für den Häuserbau eine Bodenaufteilung erforderlich, da regelmäßig die vorhandenen Bodenflächen nicht die Form und die Einteilung der Hausparzelle haben. Das Parzellierungsgeschäft ist somit eine Notwendigkeit, von der wir uns durchaus nicht befreien können. Aber diese Tätigkeit bildet leider nicht das Ziel der heutigen Bodenspekulation in Deutschland; sondern die Spekulation will und besitzt die Herrschaft über die gesamte Bodenwertbewegung, über den Häuserbau und das Baugewerbe. Durch diese völlig veränderte Stellung der produktiven Faktoren des Bauwesens scheiden sich vor allem die älteren Perioden des Städtebaus von der gegenwärtigen.

Wenn die Bodenspekulation sich auf die notwendige und sachliche Aufgabe beschränkte, den Boden aufzuteilen und in der vorteilhaftesten Weise für den Häuserbau bereitzustellen, so könnte sie nur segensreich wirken. Der Bodenbesitzer würde dann das Gelände der Bebauung möglichst rasch zuführen, anstatt es auszusperren; das Baugewerbe wäre, wie es der Natur der Dinge entspricht, der entscheidende Faktor in der Bautätigkeit. Die heutigen

[1]) Vgl. Städtische Bodenfragen S. 100.

Zustände zeigen von alledem das Gegenteil. Heute beherrscht die Bodenspekulation den Grundstücksmarkt, den Realkredit und die Entwicklung der Bodenwerte; wir haben hier die sinnwidrige, in keinem anderen Lande als in Deutschland anzutreffende Erscheinung, daß das städtische Bauland durch Nichtbenutzung Jahr für Jahr seinen Wert steigert.[1]) Das Baugewerbe dagegen ist in allen seinen Unternehmungen, soviel die Wohnungsproduktion angeht, von der Bodenspekulation abhängig.

Diese Abhängigkeit des Baugewerbes ist eine kapitalistische; sie ist bedingt durch die Frage der Kapitalbeschaffung und auf diese Beziehungen müssen wir unser Augenmerk richten. Der Techniker muß sich hier — mag es ihm auch schwer fallen — vertraut machen mit den administrativen Einrichtungen für den Grundstücksverkehr; denn Technik und Verwaltung sind hier untrennbar verknüpft. Die Grundlage für die Sonderstellung der Bodenspekulation wird gebildet durch die Einrichtungen für die Kapitalisierung des Bodens, d. i. unser Grundbuch- und Hypothekenwesen.[2]) Das deutsche Grundbuch ist nach der formalen Seite das vollendetste; nach der materiellen Seite aber leistet es das Gegenteil dessen, was es leisten sollte. Unser Grundbuchwesen macht, im Gegensatze zu dem deutschen Recht, aus dem es hervorgegangen ist, keinen Unterschied zwischen Boden und Bauwerk; nur nach dem Range der Eintragung, nicht aber nach dem Zweck und der Ursache der Verschuldung werden die Hypotheken getrennt. Ob die Belastung für produktive Zwecke, für die Kapitalaufnahme zum Hausbau, oder ob sie ohne den geringsten produktiven Zweck für eine spekulative Verschuldung erfolgt, ist heute für die Eintragung gleichgültig. Durch dieses wirtschaftlich verfehlte System gewinnt der Bodenspekulant die über seine eigentliche Tätigkeit weit hinausgehende Verfügung über das Baugewerbe und die Wohnungsproduktion.

Der Bodenspekulant hat die erste Stelle; von ihm hängt es ab, unter welchen Bedingungen er für die Zwecke der Bebauung zurücktreten und wie weit er für die Kapitalaufnahme Priorität einräumen will. Nur hierdurch wird es ihm ermöglicht, seine hohen, oft nur fiktiven Gewinne zu realisieren und die Bautätigkeit unter seinen Einfluß zu bringen; denn nur durch die Bebauung wird das Gelände zu Wert gebracht. Nach der privatwirtschaftlichen Seite ist dies der Kernpunkt der Parzellierungsfrage; denn an dieser Stelle findet die wirtschaftswidrige Verkuppelung zweier verschiedenen Funktionen statt, des Parzellierungsgeschäfts und der Bautätigkeit, und zwar mit dem Erfolge, daß dem Bodenspekulanten die Verfügung zufällt über Werte, die er nicht geschaffen hat, und für deren Entstehung seine heutige bevorzugte Stellung ein schweres Hindernis bildet. Die Reform dieser nach jeder Richtung unbefriedigenden Zustände ist darin zu suchen, daß in der grundbuchlichen Behandlung der Bodenbelastung wiederum, wie dies ursprünglich der Fall gewesen ist, unterschieden wird zwischen Boden und Bauwerk, in dem Sinne, daß die materielle Belastung des Bodens für die Zwecke des Häuserbaus getrennt wird von der spekulativen und nicht materiellen Verschuldung. Damit würde die Bodenspekulation beschränkt auf ihr wirtschaftlich berechtigtes Gebiet der Bodenparzellierung und die schädliche Verbindung mit der Bautätigkeit würde gelöst; die notwendige Kapitalbeschaffung für den Häuserbau wäre ermöglicht und das Baugewerbe würde unabhängig. —

In zweiter Linie gilt es, die Schablonisierung in der Bearbeitung unserer modernen Bebauungspläne zu beseitigen. Auch hier wird, wie ich glaube, uns erst das geschichtliche Studium der älteren Perioden des Städtebaus die Einzelheiten zeigen, auf die es ankommt. Von dem Mittelalter haben wir auf diesem Gebiet zunächst zu lernen; allerdings muß dabei die Gefahr des Historismus und der mechanischen Nachahmung vermieden werden. Die Scheidung der Straßen nach Zweck und Bedürfnis ist der Grundsatz von dauerndem Werte, den wir aus dem mittelalterlichen Städtebau zu entnehmen haben. Diesen Grundsatz müssen wir jedoch verbinden mit dem Systeme der planmäßigen Anlage, das uns der landesfürstliche Städtebau gelehrt hat. Die Individualisierung muß Hand in Hand gehen mit der — heute unvermeidlichen — Forderung der planmäßigen Regelung; denn dem Belieben des einzelnen Grundbesitzers können wir die Bodenaufteilung in den Großstädten nicht mehr überlassen. Daß unter den gegenwärtigen Verhältnissen zureichende Lösungen zu erzielen sind, zeigt die beifolgende Skizze (s. Abbildung 3), die eine Bremer Parzellierung für Arbeiterviertel darstellt.

Abb. 3.

Bremer Parzellierung für Arbeiterviertel.

Die hier durchgeführte Einteilung der Straßen und der Grundstücke darf als eine sozial, technisch und wirtschaftlich befriedigende bezeichnet werden. Wie die Bremer zeigt auch die Rheinische Parzellierung günstige und insbesondere für das schwierigste Stück unseres Städtebaus, für die Kleinwohnung, vorbildliche Ergebnisse; das alte Dreifensterhaus ist in den rheinischen Industriestädten zu einem Kleinwohnungsgebäude umgeschaffen worden, das den berechtigten Anforderungen an ein modernes städtisches Miethaus im wesentlichen genügt.

Es bedarf für unser Bauwesen nicht so sehr des Hinweises auf ausländische, an sich schwer auf Deutschland übertragbare Verhältnisse; das Studium der deutschen Städte in Vergangenheit und Gegenwart, die Untersuchung unserer einheimischen Einrichtungen zeigt uns die Richtung, in der sich die Reform unseres Städtebaus zu bewegen hat.

[1]) Rheinische Wohnverhältnisse S. 41 u. 103.

[2]) Wegen der hier nicht zu besprechenden Einzelheiten vgl. meinen deutschen Kapitalmarkt S. 219 ff.

EINFAMILIEN-WOHNHÄUSER.

Von O. GRUNER, Dresden.

Im Wohnungswesen haben uns die letzten zehn Jahre nach zwei Richtungen erhebliche Fortschritte gebracht, die an vielen Orten gleichzeitig zusammenwirken, von denen aber jeder für sich bedeutend genug ist, um sie als Meilensteine an der Kulturstraße zu bezeichnen. Der eine Fortschritt bezieht sich auf der Befreiung von dem akademischen Palaststile, der früher auch die einfachste Bürgerhausarchitektur beherrschte; die Wandlung, die sich auf dem Gebiete der Bauformen des Äußeren und Innern vollzogen hat, beschäftigt noch heute alle Architekturblätter und braucht deshalb hier nicht weiter besprochen zu werden. Der andere Fortschritt betrifft die Art des Wohnens, der Bruch der Alleinherrschaft der Kasernen, die Rückkehr zum Einfamilienwohnhaus und die plan- und gesetzmäßige Erleichterung der Erbauung von Wohnkolonien bei großen Städten. Davon ist noch lange nicht genug geschrieben worden, zum Schreiben noch lange nicht genug Veranlassung vorhanden. Nach den Ermittlungen des Verfassers — über die er in Nr. 21 des Techn. Gemeindeblatts vom Jahre 1900 berichtetete — hatte München seit 1892 in Gern, Ludwigshöhe und Pasing sehr viel versprechende Anfänge mit „Villenkolonien“ gemacht; die Berichte über diese netten, bequemen und namentlich auch billigen eigenen Heims erweckten auch in Dresden bei einer Anzahl Herren, die des Kasernierungssystems müde waren, den Wunsch nach einer Wohnung, darin sie wirklich „Herr im Hause“ sein konnten und der Hinweis des Verfassers auf das Schanzengelände hinter der Waldschlößchen-Brauerei, das damals der Bebauung zugeführt werden sollte, blieb nicht unbeachtet. Der Stadtplan von Dresden läßt den mit der Lage einigermaßen Vertrauten sogleich deren große Vorzüge erkennen. Wenn auch die vom Verfasser nachdrücklich empfohlene Beibehaltung des Schanzenhügels mit seinen anmutigen Baumkronen und der entzückenden Rundsicht nicht durchdrang — der Sandberg wird jetzt in langsamer Abfuhrarbeit dem Boden gleichgemacht — so ist doch die Umgebung und Aussicht noch reizend genug. Der Verkehr mit dem Innern der Stadt ist durch die elektrische Straßenbahn, die vom Postplatze weg, an der Kolonie dicht vorbei nach „Weißer Hirsch“ und Bühlau führt, sehr erleichtert; auch die Dampfschiffe bieten Fahrgelegenheit.

Das Übersichtsblatt, Abb. b auf Tafel 13, läßt erkennen, in welcher Weise die künftige, vollständige Bebauung gedacht ist; die Aufstellung dieses Planes machte nur um deswillen gewisse Schwierigkeiten, weil er über die Grenze des Stadtgebiets hinaus auf die Loschwitzer Flur hinübergreift; sie wurden aber durch die Unterstützung der Regierungsbehörde glücklich überwunden. Der Lageplan, Abb. b auf Tafel 14, zeigt den gegenwärtigen Stand der Bebauung; dazu ist folgendes zu bemerken.

Für die Bebauung maßgebend ist das Ortsgesetz vom 7. November 1902, insbesondere dessen § 8, der für Gruppenhäuser u. a. folgendes vorschreibt. Sie dürfen allgemein bis zu 50 m Länge erhalten, größere Längen aber, wenn sie nur aus Einfamilienhäusern bestehen, nicht mehr als Erd- und Obergeschoß und ausgebauten Dachraum enthalten und mindestens 8½ m seitlichen Abstand innehalten. Die Ausführung einer Gruppe muß gleichzeitig, nach einheitlichem Plan erfolgen. § 6 bestimmt außerdem, daß auf den meisten Bauflächen 6 m Abstand von der Straße (Vorgartentiefe) einzuhalten ist; an einzelnen Straßenzügen (wo aber keine Gruppenbauten zulässig sind) genügen auch 4 und 5 m Straßenabstand. Nach § 3 sollen die Einfriedigungen in der Regel aus Eisengitter auf Steinsockel bestehen; glücklicherweise herrscht die Ausnahme von dieser Regel, d. h. der Holzzaun, fast allein vor. § 5 verlangt, daß Gebäude, die von allen Seiten gesehen werden, auch auf allen Seiten architektonisch auszugestalten sind, eine Forderung, die, so selbstverständlich sie erscheint, sich in unseren Vororten doch auch als ebenso notwendig erweist. § 5 behält die ästhetische Beurteilung der Neubaupläne der Baupolizei vor; den Charakter reiner Wohnungslage endlich verspricht § 2 zu schützen, insofern er Dampfkraftanlagen und gewerbliche Anlagen jeder Art im Plangebiet ausschließt. Kleine Händler und Handwerker werden freilich auf die Dauer nicht ganz zu entbehren sein. Was die Bildung der Einzelbauplätze betrifft, so läßt Plan b, Tafel 14 erkennen, daß es solche mit 7, 9, 10, 12, 18 und 20 m Breite und 30, 36, 40 und 43 m Tiefe gibt; eine schätzungsweise Rechnung ergibt etwa 80 qm Grundfläche auf 1 Kopf. Die Mehrzahl der im Plane dargestellten Häuser ist bereits bezogen; von dem Architekturcharakter der Baufläche 4 geben Tafel 13, Abb. a und Tafel 14, Abb. a, gute Bilder, die ungefähr vom Standpunkt y bezw. x des Lageplans zu b, Tafel 14 aus aufgenommen sind.

Fast gleichzeitig mit den hier geschilderten Bemühungen um Gründung einer Villenkolonie in Dresden-Neustadt hatten auch solche für Dresden-Altstadt begonnen; hier war es die stadtseitige Umgebung des nun einverleibten Dorfes Räcknitz, die man zu dem Zwecke ins Auge faßte (siehe Tafel 15, c). Diese Lage gewährt zwar nicht alle die Vorteile der Waldschlößchenkolonie: der Wald fehlt in der Umgegend gänzlich; die Straßenbahn endet zur Zeit (und wohl noch für lange) beim Bergkeller, d. h. fast ½ km unterhalb der Neubauten. Dafür stehen diese aber zunächst dem Höhenzuge, der als Hauptlieferant frischer Luft für Dresden gilt; auch zeigte der frühere Besitzer des Baulandes beim Verkauf viel Entgegenkommen.

Den Bebauungsplan für diese Ansiedlung ersieht man aus Abb. a u. b (b zeigt die Ausführung von Block 5) — Tafel 15 — auch die Parzellierung ist daraus zu erkennen. Die Bauvorschriften (Ortsgesetz vom 16. Dezember 1902) für Gruppenhäuser sind hier etwas anders, insofern solche nach § 14 zwar an allen mehr als 17 m breiten Straßen zugelassen werden, in der Regel aber nur aus drei Einzelhäusern bestehen sollen; soweit es sich nicht um Einfamilienhäuser handelt, sollen sie nur kleine Wohnungen von nicht mehr als vier nutzbaren Räumen, Küche, Vorraum und Zubehör, in jedem Geschoß enthalten. Die Länge ist auch hier in der Regel auf 50 m beschränkt, die Tiefe darf sich aber als 7½ m breite Vorlage bis auf 18 m erstrecken. Die Höhe darf drei Geschosse, ohne Dachausbau, erreichen. Die Vorgartentiefe soll mindestens 6 m betragen (an der 20 m breiten Friedrich-Wilhelmstraße hätten die Gebäude an die Straßenflucht gestellt

werden dürfen); der seitliche Abstand von der Nachbargrenze hat (bei Gruppenhäusern) mindestens 10 m zu betragen. Gegen die Errichtung von Gruppenbauten an der „nur“ 15 m breiten Kulmstraße wurden anfänglich, trotz der beiderseitigen 6 m tiefen Vorgärten und obgleich die Gebäude nur zweigeschossig werden sollten, aus § 14 des Gesetzes obrigkeitliche Bedenken abgeleitet, die aber dann im Interesse des nützlichen Unternehmens fallen gelassen wurden. Die Bebauung kann ja auch kaum weiträumiger gedacht werden, als Abb. a, Tafel 15 sie darstellt; die schätzungsweise Rechnung (mit 6 Köpfen auf 1 Familie) ergibt hier, einschl. Straßenland, für die Familie durchschnittlich 829 qm, für den Kopf 135 qm. Gewerbliche Anlagen sind in diesem Plangebiete nur auf einer mäßig großen Baufläche (26) zulässig; Anlagen, die unter § 16 der Gewerbeordnung fallen, hohe Schornsteine erfordern oder anderweitig lästig fallen, sind aber (nach § 2 des Ortsges.) auch hier ausgeschlossen.

Der Architekturcharakter ist hier dem der Waldschlößchenkolonie ähnlich, da die meisten Entwürfe von demselben Architekten (Ernst Kühn) wie dort herrühren.

Mit diesen beiden Einfamilienansiedlungen hat nun endlich auch Dresden angefangen, berechtigten Forderungen der Neuzeit Rechnung zu tragen. Wenn die finanzielle Seite sich dabei auch nicht ganz so günstig herausstellt, wie z. B. in München, so scheint doch keiner der Teilnehmer an dem Unternehmen bisher den Schritt bereut zu haben; es ist zu hoffen und für die Gesundung unsrer Wohnungsverhältnisse jedenfalls zu wünschen, daß das Beispiel hier und anderwärts immer mehr Nachahmung finde und aus den noch etwas zaghaften und unsicheren Anfängen sich eine Gewöhnung im Bau des Einfamilienhauses entwickle, wie sie z. B. Nordamerika schon längst besitzt. Die ungesuchte Einfachheit und Natürlichkeit des Äußern, die jetzt noch manchmal zu vermissen ist, wird sich immer mehr von selbst einstellen, je mehr solche Unternehmungen mit der übelangebrachten „Villentradition“ brechen, den Charakter des Luxusbaus ablegen und zu wirklichen Bedürfnisbauten werden. Dem wird dann auch die Baugesetzgebung in Zukunft noch mehr Rechnung tragen müssen.

DIE GROSSSTADT ALS STÄDTEGRÜNDERIN.

Von A. ABENDROTH, Hannover.

Es entspricht den Tatsachen und klingt doch absurd, wenn jemand behauptet, die moderne Großstadt sei eine Städtegründerin.

Daß ringsum im Interessenbereiche jeder größeren Stadt neue Ansiedelungen entstehen, die jede für sich ein kräftiges Lebewesen darstellen, läßt sich nicht ableugnen. Und daß unter diesen Ansiedlungen nicht wenige sind, die ohne jeden geschichtlichen Vorgang plötzlich aus dem Nichts entstanden, ist ebenso wenig zu bestreiten. Es sei nur z. B. an Friedenau bei Berlin erinnert, einen der schönsten und wohlhabendsten Vororte Berlins von etwa 16000 Einwohnern, der vor 30 Jahren noch häuserlose, ländliche Feldmark ohne jeden baulichen Zusammenhang mit den zwar angrenzenden, aber doch immerhin mehrere Kilometer entfernten Ortschaften Schöneberg, Wilmersdorf und Steglitz war. Und man denke ferner nur an Wannsee, Schlachtensee, Grunewald, Birkenwärder, Spindlersfelde usw. usw., alles Ortschaften, die durchaus Neugründungen mitten im Felde oder im Walde sind. Es ist nicht übertrieben, wenn man behauptet, daß in Deutschland seit 1870 durch die Einwirkung der Städte wenigstens ebenso viele ganz neue, blühende Ortschaften entstanden, als inzwischen Jahre vergangen sind.

Sich mit diesen Neugründungen näher zu befassen, ist aber nicht der Zweck der vorliegenden Arbeit. Man kann von ihnen sagen, sie sind ohne das Zutun der Städte, ja meistens sogar geradezu gegen ihren Wunsch und Willen entstanden und also nicht Schöpfungen der Großstadt, sondern Wucherungen, die oft genug den Charakter solcher offen zeigen, indem sie dem Körper der Stadt Kräfte entziehen, die für ihn sehr wichtig und notwendig sind.

Wenn wir im Nachstehenden die Großstadt als Städtegründerin näher ins Auge fassen wollen, so denken wir dabei nicht an die infolge der Großstadt entstandenen Neusiedlungen, sondern wir wollen solche betrachten, die durch die Großstadt, aus ihrem eigenen Antriebe heraus, ins Leben gerufen werden — können, denn noch sind ja keine vorhanden. Wir wollen die Großstadt nicht als unfreiwillige, sondern als bewußte, zweck- und planmäßig vorgehende Städtegründerin ansehen und festzustellen suchen, wie weit eine solche an sich durchaus neue Tätigkeit des Gemeindewesens möglich und ersprieslich ist.

* * *

Auf dem ersten deutschen Wohnungskongresse zu Frankfurt a. M. im Oktober dieses Jahres, der leider ohne jeden praktischen Erfolg verlaufen ist, trat zum erstenmale eine Gesellschaft in die breitere Öffentlichkeit, die gewiß noch recht wenigen bekannt war und darum vielleicht auf viele den Eindruck einer sich mit Utopien abquälenden Vereinigung unpraktischer Schwärmer machte. Diese Gesellschaft ist die „Deutsche Gartenstadt-Gesellschaft“, die ihren Sitz in Schlachtensee (Berlin) hat und durch Flugschriften für die Gründung neuer Städte wirbt, die zum Teil nach kommunistischem Rezepte neu angelegt werden sollen. Der Hauptgrundsatz und das gesundeste an diesen Bestrebungen ist die unbedingte „Verstadtlichung“ allen Grund und Bodens und der Ausschluß jeglichen Privateigentums an Land. Um den Standpunkt der Gartenstadt-Gesellschaft genau zu kennzeichnen, seien hierunter die „Thesen zur Wohnungs- und Ansiedlungsfrage“ wiedergegeben, welche die Gesellschaft zum Wohnungskongresse 1904 aufgestellt hat.

I. Eine durchgreifende Lösung der Wohnungsfrage ist nur im Zusammenhang mit einer methodischen Städtedezentralisation und planmäßigen Ansiedlungsbewegung möglich.

Das Wohnungselend ist in gleichem Maße die Folge einer volkswirtschaftlich falschen (jedenfalls heute nicht mehr zeitgemäßen) Ver-

teilung der Bevölkerung und der Gewerbetätigkeit über das Land, wie die Konsequenz eines unzweckmäßigen Bodenrechts.

II. Alle fortschrittlichen Bestrebungen auf dem Gebiete der Wohnungsfrage zielen auf eine Beseitigung der Auswüchse des Einzeleigentums an Grund und Boden oder dieses Einzeleigentums selbst ab.

Dies gilt in gleicher Weise von den gesetzgeberischen Bestrebungen wie von denen der Selbsthilfe.

III. Die gesetzgeberischen Bestrebungen haben den Vorzug, allen zu Gute zu kommen, sind jedoch durch notwendige Rücksichtnahme auf zurückgebliebene Teile der Allgemeinheit nicht in der Lage, weitgreifende, örtlich bereits mögliche Reformen allgemein zu verwirklichen.

Dies trifft gleichmäßig für die Bemühungen der Gemeinden, der Einzelstaaten und des Reichs zu.

Das Tempo des Fortschritts wird hier zudem durch das Gegengewicht mächtiger feindlicher Interessengruppen verlangsamt.

IV. Die Selbsthilfe ist den gesetzgeberischen Bestrebungen gegenüber ein Pionier des Fortschritts.

Sie vermag wirtschaftliche und soziale Neugestaltungen zu schaffen und liefert den Tatsachenbeweis für die Möglichkeit ihrer Verallgemeinerung. — Sie leistet ein qualitatives Mehr, als die Gesetzgebung es kann, aber dies im allgemeinen nur für wenige. — Eine der größten Hemmnisse ihrer Wirksamkeit ist die Höhe der Grundstückspreise in Stadt und Vorort.

Was für die Selbsthilfe gilt, trifft auch für die Bestrebungen sozialer Fürsorge (gemeinnützige Baugesellschaften) zu.

V. Die Gartenstadt ist berufen, die Vorteile der Selbsthilfe größeren Kreisen zugänglich zu machen.

Sie ist als große gemeinnützige Bau- und Terraingesellschaft mit wichtigen volkswirtschaftlichen Aufgaben zu betrachten.

VI. Eine Dezentralisation der Großstädte muß bestrebt sein, geschlossene Siedlungen, d. h. neue und neugeartete Stadteinheiten zu schaffen.

Nur solche können in zweckmäßiger Form den vielgestalteten Bedürfnissen städtischer Gewerbetätigkeit auf Arbeitsangebot, Absatzmarkt und Fühlung mit Nebengewerben gerecht werden, sowie grundlegende Anforderungen auf Bildung und Geselligkeit erfüllen.

VII. Nur auf Grund und Boden, der möglichst zum landwirtschaftlichen Nutzungswert erworben wird und genossenschaftliches Eigentum der Gesamtheit seiner Bewohner bleibt, ist eine wirklich durchgreifende Wohnungsreform und eine wahrhaft hygienische und ästhetische Stadtgestaltung möglich.

Nur hier sind auch zwei neue notwendige in der Gartenstadt verkörperte Elemente der Städtebautechnik — Planmäßigkeit und Größenbeschränkung der Zahl und Ausdehnung nach von Beginn an — zu erreichen.

VIII. Neugründungen von Städten vollkommener Art im Sinne der Gartenstadt begegnen nicht größeren Schwierigkeiten als eine fortschrittliche Stadtreform und Stadterweiterung.

Die Höhe der Bodenpreise und feindliche Interessen sind letzteren starke Hemmnisse. Diese sind nicht geringer einzuschätzen als ein etwaiger Mangel an privater und genossenschaftlicher Initiative, wie sie die Gartenstadt verlangt. Der Entwicklungsgrad unserer Technik, unserer Verkehrsverhältnisse und Verständigungsmittel sichert für Neugründungen einen Ausgleich der etwaigen günstigeren Lage bestehender Städte.

IX. Die Gartenstadt ist die zweckentsprechendste Form einer Lösung der Wohnungsfrage und der Städtedezentralisation im Bereich der Selbsthilfe und erschließt zu gleicher Zeit neue Horizonte für Industrie und Landeskultur. Sie ist berufen, zu einer Aufteilungsart des Landes zu werden und große volkswirtschaftliche Segnungen anzubahnen. Denn:

a) Der industrielle Unternehmer findet in der Gartenstadt die günstigste Lösung der Raum- und Transportfrage (Anschlußgeleise, einstöckiger Fabrikbau etc.) bei bedeutender Ersparnis an der Werkstattmiete; der industrielle Arbeiter wohnt billiger und gesunder und wird dadurch als Produzent leistungsfähiger und als Konsument kaufkräftiger. Beides kommt wieder der Gesamtindustrie zugute, für die sich ein heimatlicher Markt von ungeahnter Ausdehnungsfähigkeit und großer Sicherheit erschließt.

b) Die Landwirtschaft auf den Geländen und in der Umgebung der Gartenstädte gewinnt für ihren Absatz alle Vorteile eines kaufkräftigen Nahmarkts und für ihre Produktion billige Dungstoffe sowie Anschluß an die Transporteinrichtungen und Kraftzentralen der Stadt für Hof und Feld, ohne die eine arbeitssparende Produktion sowie eine intensive Kultur nicht möglich ist.

c) Die Gesamtvolkswirtschaft gewinnt eine ungleich nähere und engere Verbindung zwischen Landwirtschaft und Gewerben, durch die ein Zwischenhandel, soweit er unwirtschaftlich ist, erspart wird.

X. Wie alle wirtschaftlichen und sozialen Neuerungen ist das Problem der Gartenstadt endgültig nur durch das Experiment zu lösen.

Die technischen, wirtschaftlichen und sozialen Vorbedingungen sind für ein solches gegeben. England, das Ursprungsland dieser Bewegung, hat bereits mit seinem ersten großen Experiment begonnen.

Diese Leitsätze sind nicht einfach aus der Luft gegriffen, sondern der geistige Niederschlag einer jahrelangen eingehenden Beschäftigung mit dem Gegenstande und ein Auszug aus der Fülle der Broschüren und Flugschriften, welche der Verwirklichung des gesteckten Zieles gewidmet waren.

Die Geschichte der Gartenstadt-Bestrebungen, soweit sie einen fest umgrenzten Charakter haben, beginnt mit Theodor Fritsch's „Die Stadt der Zukunft", Leipzig 1895, und dem Begleitschreiben dazu „Die neue Gemeinde". Die 1898 von einem Berliner Syndikate aufgenommenen Fritschschen Anregungen vermochten aber in Deutschland lange keinen Freund zu gewinnen. Erst nachdem der Engländer Ebenezer Howard in seinem eingehenden Buche „Garden cities of to morrow", London, Swen Sonnenschein & Co., 1898, die deutschen Ideen aufgenommen und in einem großen Kreise einflußreicher und vermögender Männer Freunde dieser Ideen gefunden hatte, welche die ersten Gartenstadt-Vereinigungen ins Leben riefen, erst darnach konnte in Berlin eine deutsche Gartenstadt-Gesellschaft zu stande kommen.

Während aber in England bereits „the first garden city", die erste Gartenstadt, nach dem — übrigens sehr verbesserungsfähigen — Plane der Londoner Architekten Barry Parker & Raymond Unwin (vgl. Tafel 16) in der Feldmark der Ortschaft Norton, 60 km nördlich von London, im Entstehen begriffen ist, muß sich die deutsche Gesellschaft noch mit der bloßen Propaganda begnügen und dieses Schicksal mit den amerikanischen, französischen, niederländischen usw. Gesellschaften gleichen Namens

teilen. Es ist eben außerordentlich schwer, genügend viele, zugleich einflußreiche und vermögende Männer zusammen zu kriegen, die Verständnis für die Aufgabe und Lust haben, sich mit eigenen Unternehmungen an ihrer Lösung zu beteiligen.

Ich will hier auf die sorgfältigen volkswirtschaftlichen, sozialen und ethischen Begründungen nicht weiter eingehen, auf welche die Gartenstadt-Gesellschaft ihre Bestrebungen stützt, sondern ich will versuchen, einen ebenso naheliegenden, wie meines Erachtens leicht zu betretenden Weg vorzuschlagen, der das gleiche Ziel verwirklicht und den bestehenden Großstädten die Möglichkeit gibt, eine gründliche Wohnungsreform und zugleich ganz neue Absatzgebiete zu erreichen. In meinen Darlegungen werde ich wiederholt auf die Veröffentlichungen der Deutschen Gartenstadt-Gesellschaft und geistesverwandter Autoren zurückgreifen müssen und auf diese Weise deren bisherige Pionierarbeiten eingehender würdigen.

* * *

In fast allen Großstädten klagt man über ein Zurückebben des Zuzuges auf das flache Land und namentlich darüber, daß die größeren Industriebetriebe die Stadt verlassen und weit ab, dort, wo Eisenbahn- und Schiffahrtsanschluß es ermöglichen, neue Unternehmungen ins Leben rufen, bei denen auch die Beamten und Arbeiter des Betriebes in seiner unmittelbaren Nähe angesiedelt zu werden pflegen. Daß der wesentlichste Grund zu dieser Rückwärtsbewegung in dem stetig wachsenden Bodenpreise und den ebenso stetig steigenden Mieten und Lebensunterhaltskosten zu suchen ist, darüber sind sich die Gelehrten überall einig; aber es besteht noch gar keine Einigkeit darüber, wie man diesen Notständen mit dauerndem Erfolge entgegenwirken könne. Schon 1893 hat der Berliner Industrielle Heinrich Freese in seinem Aufsatze „Wohnungsnot und Absatzkrise“ (Konrads Jahrbücher) nachgewiesen, daß auf den großstädtischen Industriearbeiter, wobei unter Arbeiter hier auch der Arbeitgeber mitgemeint ist, eine Bodenrente von jährlich je 153 Mark kommt.

Bekanntlich versteht man unter „Bodenrente“ den Aufwand, den allein die Benutzung des Grund und Bodens an Jahreszinsen macht. Wenn also ein Wohnhausgrundstück 100 000 Mark kostet, wovon auf die Gebäude 70 000 Mark entfallen, so sind die Zinsen der für das eigentliche Bauland übrigbleibenden 30 000 Mark die Bodenrente, also bei 5 % jährlich 1500 Mark und, wenn 30 erwerbsfähige Personen im Hause wohnen, auf den Kopf 50 Mark jährlich. Für alle Erwerbsmenschen kommen zu dieser Wohnungs-Bodenrente noch die Beträge gleicher Art, die aufzubringen sind für die Räume, in denen die „Arbeiter“ ihrer Beschäftigung nachgehen, d. h. z. B.: beträgt die Bodenrente einer Fabrik von 99 Angestellten und dem Fabrikanten, also von 100 „Arbeitern“, jährlich 10 000 Mark, so kommen auf den Kopf 100 Mark Rente dafür, daß die Gelegenheit zum Arbeiten in der betreffenden Fabrik vorhanden ist, mithin für den Arbeiter einschließlich seiner Wohnungsbodenrente insgesamt 150 Mark auf den Kopf und das Jahr.

Da der größte Teil dieser nie sich tilgenden Bodenrente in der Regel den Zinseinnahmen des ursprünglichen Grundbesitzes aus dem Gewinne entspricht, den er bei Verkauf seines Landes für Bauzwecke gehabt hat, und diese Zinseinnahmen in den überwiegend meisten Fällen nur zu verschwindend kleinen Teilen in Umlauf gebracht, meistens vielmehr zum Kapital des betreffenden Grundspekulanten geschlagen wurden, so ist die Bodenrente ein Betrag, der die Masse auf das Furchtbarste zu gunsten einer zwecklosen Kapitalanhäufung an ganz vereinzelten Sammelstellen drückt. Es ist ganz klar, daß eine so gewaltige Rente auf einen Kopf in erster Linie alle diejenigen treffen muß, die aus Industrie, Handel und Gewerbe unmittelbar ihren Lebensunterhalt bestreiten, und ebenso klar wird es sein, daß alle diese bewußt oder unbewußt darnach hindrängen, dieser Rente zu entfliehen oder sie doch möglichst gering zu machen.

Der Arbeitnehmer drängt den Arbeitgeber, der ohnehin in den Großstädten nach Freeses Berechnungen schon 40 % des sonstigen Reingewinns für Fabrik- und Werkstättenmiete verausgaben muß, und der Arbeitgeber weiß sich schließlich nur dadurch zu helfen, daß er der auch sonst für seinen Betrieb mit allen möglichen Teuerungen und Unbequemlichkeiten verbundenen Stadt entflieht, sich weit draußen, wo er dicht an Eisenbahn oder Kanal liegt und nur eine ganz geringe Bodenrente zu tragen hat, ansiedelt und seine Arbeiter mit billigen Wohnungen und den mancherlei kleinen Annehmlichkeiten des Landlebens nach sich zieht. Diese Erscheinungen werden immer häufiger und können auch im Interesse der Industrie gar nicht häufig genug werden. Die großen Städte aber fühlen sich dadurch beunruhigt und bemühen sich auf das eifrigste, durch meines Erachtens oft ganz verkehrte Mittel die abziehende Industrie festzuhalten. Ich bin nun der Ansicht, daß die großen Städte es in der Hand haben oder doch wenigstens leicht in die Hand bekommen können, sich den Segen der Industrie, wenn nicht unmittelbar, so doch mittelbar zu erhalten und der Industrie mit ihrer Arbeiterschaft ganz wesentliche Erleichterungen zu verschaffen, wenn die Stadtverwaltungen die Bestrebungen der Gartenstadt-Gesellschaften zu ihren eigenen machen und die Verwirklichung dieser Bestrebungen auf Stadtkosten und zum Stadtwohle ermöglichen. Und das kann meines Erachtens folgendermaßen geschehen.

* * *

Wenn man in ein ruhiges Gewässer einen Stein wirft, dann bilden sich konzentrische Wellenringe, die nach außen hin, dem Mittelpunkte abgekehrt, von Ring zu Ring immer größer werdende Abstände zeigen. Wo sich eine Landzunge ihnen entgegenstreckt, da brechen sich die Wellenringe in einer mehr oder minder kräftigen Brandung, ziehen sich aber an den Seiten der Zunge hin weiter, bis sie sich allmählich in die Weite der Wasserfläche mit den ungebrochenen Ringteilen verlieren. Je weiter die Ringe vom Mittelpunkte entfernt sind, um so schwächer und weniger bemerkbar erheben sie sich über den Wasserspiegel. Genau, wie mit diesen Ringen, verhält es sich mit den Preisen des Grund und Bodens in einer Stadt. In ihrem Kerne sind scharf sich von einander abhebende, in ihrer Höhe verschiedene Bodenpreise, und nach außen hin, aus der eigentlichen Stadt hinaus, werden die Erhebungen über den landwirtschaftlichen Wert geringer und die Ringflächen gleicher Preise breiter und ausgleichend. Nur dort, wo

die Vororte mit Hilfe der Chausseen ihre „Landzungen" in die Stadt hineinstrecken, dort an den Chausseen entlang sind „Preisbrandungen", die dem Bilde im Inneren der Stadt näher kommen. Je dichter die nach den Außenorten führenden Landstraßen, die Radialen, einander näher liegen, um so mehr werden die Preise der zwischen ihnen befindlichen Bodenflächen denjenigen der Innenstadt gleichen, und nur dort, wo sich weite Bögen von einer Radialen zur anderen spannen, wird das Land den landwirtschaftlichen Charakter bewahren und die Fläche des Gewohnten zeigen. Diese, wie man richtig sagt, „vom Verkehr seitabgelegenen" Flächen haben so lange für das großstädtische Spekulantentum wenig oder nur geringen Reiz, als sie noch nicht „erschlossen" sind, d. h. als von der Stadt her noch keine Straßenverbindungen radialer oder ringförmiger Natur geplant und im Festsetzungsverfahren gemeindeseitig für die Zukunft festgelegt sind. (Fortsetzung folgt in Heft 3.)

KLEINE MITTEILUNGEN.

Der erste Bürgermeister hat uns einen Auszug aus den VERHANDLUNGEN DER STADTVERORDNETEN-VERSAMMLUNG ZU GELSENKIRCHEN am 1. Dezember v. J. übersandt, aus denen hervorgeht, daß die heute nach Zusammenschweißung mit mehreren Nachbargemeinden auf rund 143 000 Einwohner angewachsene Industriestadt sich günstigerer hygienischer Zustände zu erfreuen habe, als das in dem bekannten Strafverfahren, das sich gegen die Direktoren des Wasserwerkes gerichtet hatte, von Herrn Professor Emmerich schriftlich erstattete Gutachten Glauben machen wolle. Kellerwohnungen und Hinterhäuser seien völlig vermieden, Hausgärten, namentlich in den Arbeiterkolonien, vielfach dargeboten, viele Straßen mit insgesamt 12 000 Bäumen bepflanzt. Dazu kämen vier Volksgärten mit im Ganzen 42 ha Fläche; zwei weitere seien geplant. Die Sterblichkeitsziffer betrage 20,2 auf 1000, stehe also zwischen denen von Köln und Coblenz mit 19,6 bezw. 20,5. Höhere Ziffern weisen auf: Duisburg und Meiderich je 21,0, Eschweiler 21,1, Kalk 21,4, Oberhausen 21,9, Bochum 22,2, Hamm 22,4 und Neuß 24,6. Unglücklich sei nur die tiefe Lage des Stadtgebietes, die lange Zeit hindurch die Malaria sich habe einnisten lassen. Doch diese sei — dank den von der Industrie geschaffenen Abwässerungseinrichtungen usw. die auch einen Schutz gegen Überschwemmungen gegeben haben, jetzt verschwunden. Schwierig bleibe aber noch immer die Entwässerung, stellenweise in erhöhtem Maaße infolge der Bodensenkungen durch den Bergbau. Verschiedene Stadtteile seien trotzalledem kanalisiert — eine umfassendere Kanalisation habe jedoch erst nach der Eingemeindung der Nachbarorte ins Auge gefaßt werden können und sei gegenwärtig in Vorbereitung.

Zur AUSGESTALTUNG DES ANLAGENPLATZES AN DER VALPICHLERSTRASSE IN MÜNCHEN tragen wir nach (vergl. Heft 1), daß die ganze Anlage — ein Teil des Lasne'schen Baulinienentwurfes für die Umgebung der Westendstraße in München — inzwischen endgültig genehmigt worden ist; die plangemäße Ausführung soll durch Servitutbestellung zu Gunsten der Stadtgemeinde sichergestellt werden. Die Pläne sind im Auftrage der „Terraingesellschaft München-Friedenheim" aufgestellt worden.

CHRONIK 1905

HANNS ANKER

STRASSENBEFESTIGUNG MIT MAKADAM. Nach den bisherigen Erfahrungen, die die Stadt Kottbus seit einer Reihe von Jahren mit dieser Befestigungsart gemacht hat, muß als erwiesen angesehen werden, daß es für Straßen mit minder starkem Verkehr die billigste und geeignetste ist. Vor dem Asphaltbelage hat es den Vorzug der Billigkeit und der rauheren Oberfläche voraus. Selbst bei andauerndem Regenwetter ereignen sich daher nicht die gefürchteten Unfälle der Zugtiere und Fußgänger, die beim Asphaltbelage eine ständige Erscheinung sind. Ein weiterer Vorzug ist noch, daß auch die größte Hitze keinerlei Einwirkung auf die Makadamstraße hat und nicht die üblen Dünste aufsteigen läßt, wie sie den sonnendurchglühten asphaltierten Großstadtstraßen eigentümlich sind. Kottbus hat eine Anzahl Straßen aufzuweisen, die je nach dem Stande der Technik in der Herstellung des Makadam mehr oder minder gelungene Versuche in dieser Befestigungsart darstellen. Der Makadam wird in der Weise hergestellt, daß auf dem eingeebneten und mit Bordschwellen eingefaßten Straßengrund, in dem die erforderlichen Regendurchlässe, Kanalisationsleitung usw. vorgerichtet sind, eine schwach angefeuchtete Mischung von Grünsteinschlag und Zement geschüttet und festgestampft wird. Auf diese Unterlage wird eine ähnliche Mischung unter Verwendung von Wasser mit eisernen Bolzen unter dem Drucke schwerer eiserner Träger, die gleich einer Schablone das Profil der Straße bestimmen, festgestopft. Diese eiserne Schablone rückt durch eine besondere Zugvorrichtung je nach Fortschreiten der Arbeit vor. Es erübrigt sich dann nur noch mit flachen, bolzenartigen Werkzeugen die Oberfläche, die bereits bedeutende Festigkeit erlangt hat, zu glätten und nach leichtem Abtrocknen mit Sand zu bestreuen. Dieser ist dann einige Zeit feucht zu halten, um eine gleichmäßige und schnelle Erhärtung der Zementmischung zu ermöglichen. Nach einigen Wochen ist die Masse derartig erhärtet, daß ein Aufschlagen nur unter großer Kraftaufwendung erfolgen könnte. Die ersten Versuche zur Herstellung des Makadams vor Jahren führten allerdings zu nicht ganz befriedigenden Ergebnissen. Die Mischung des verwendeten Materials wurde anfangs mit der Hand vorgenommen und blieb unregelmäßig; eine Folge davon waren kleinere und größere, wenn auch nicht stark hervortretende Vertiefungen der Oberfläche der Straße. Auch bildeten sich infolge des Temperaturwechsels bald nach dem Abtrocknen der Straße quer verlaufende Risse. Diesem Uebelstande half man dadurch ab, daß der Unternehmer auf Rat des Stadtbaurats Bachsmann-Kottbus in Abständen von 15—18 m Temperatu-

fugen quer über die Straßenfläche einfügte und diese mit einer Teerpappenschicht ausfüllte. Durch gleichmäßigere Mischung des Zements mit dem Grünsteinschlag in besonders zu diesem Zweck gearbeiteten Maschinen ließ sich auch eine völlig gleichmäßige Oberfläche erzielen. Eine Versuchsstrecke, die ein Jahr lang den regelmäßigen Straßenbahnverkehr aushalten mußte, soll völlig unbeschädigt geblieben sein.

Auf dem VIERTEN PREUSSISCHEN STÄDTETAGE leitete der Berichterstatter über das „Fluchtliniengesetz und des damit in Verbindung stehenden Enteignungsgesetzes", Oberbürgermeister Wilms-Posen, seine Ausführungen mit dem Hinweise ein, daß im Bebauen der Städte eine unbeschränkte Freiheit zum allgemeinen Wohle nicht herrschen könne. Die sich darauf beziehenden Bestimmungen fasse das Fluchtliniengesetz zusammen, dessen Umgestaltung jedoch das dringende Bedürfnis der Gemeinden sowohl als auch die zweckmäßige Verwertung und Bebauung des Grundbesitzes erfordern. Dafür stellte er folgende Leitsätze auf:

1. Das Recht der Zusammenlegung und der Zonenenteignung ist gesetzlich so zu regeln, daß es durch Ortsstatut eingeführt werden kann.

2. Fluchtlinien können auch festgesetzt werden für Plätze, die für öffentliche Gebäude (Kirchen, Schulen, Museen usw.) vorgesehen sind.

3. Die rückwärtige Baufluchtlinie ist ortspolizeilich bezw. gesetzlich zu regeln.

4. Fluchtlinienpläne für Grenzgebiete müssen spätestens bis zur ersten Offenlegung der benachbarten Gemeinde zur Äußerung mitgeteilt werden. Erhebt die Nachbargemeinde Einwendungen, so sind auch deren Interessen mit zu berücksichtigen.

5. Die Aufnahme allgemeiner Grundsätze für den Bebauungsplan in das Fluchtliniengesetz ist zweckmäßig, die Aufnahme in ein allgemeines Baugesetz ist jedoch vorzuziehen.

6. Den Gemeinden ist die Möglichkeit zu geben, auf eine architektonische Ausgestaltung des Straßenbildes hinzuwirken.

7. Ausnahmen vom Bauverbot an nicht fertigen Straßen sowie über die Fluchtlinie hinaus sind nur mit Zustimmung des Gemeindevorstandes zulässig.

8. Das Verbot des Bauens an nichtfertigen Straßen ist auszudehnen auf Gebäude zum Aufenthalt von Menschen, ebenso über die Fluchtlinie hinaus auf Einfriedigungen mit Fundament.

9. Es entspricht der Billigkeit, daß über Einwendung von öffentlichen Behörden gegen den Bebauungsplan in einem geordneten Verfahren entschieden wird.

10. Auch auf Grund älterer, vor dem Gesetz von 1875 gültiger Fluchtlinien soll den Gemeinden das Enteignungsrecht des Straßenlandes zustehen.

11. Das Verhältnis der endgültigen zur vorläufigen Baubeschränkung ist zu klären. Die Wirkungen des letzteren sind festzulegen.

12. Der Wert der zu enteignenden Fläche soll nach der Zeit des Antrags der Gemeinde auf Festsetzung der Entschädigung bemessen werden. Der Standpunkt der neueren Rechtsprechung des Reichsgerichts, Entscheidungen Band 53, Seite 133 und 406, kann jedenfalls für unbebaute Grundstücke beibehalten werden und entspricht mehr der Billigkeit als die Bemessung der Entschädigung nach dem Wert zur Zeit der Fluchtlinienfeststellung.

13. Bei Teilenteignung muß die Gemeinde das Recht haben, Abtretung des Grundstücks zu fordern, wenn es nicht bebauungsfähig bleibt, oder wenn eine Entschädigung wegen relativen Minderwerts gefordert wird. Wenn ein Gebäude angeschnitten und deshalb eine Entschädigung für die Restteile verlangt wird, so erstreckt sich die Enteignung nur auf diese Gebäudeteile, nicht auch auf den Grund und Boden unter ihnen. Der Mehrwert des Restgrundstückes infolge der Straßenanlage ist auf einen etwaigen Minderwert anzurechnen, jedoch nicht auf die Entschädigung für die entzogene Fläche.

14. Es muß die Möglichkeit geschaffen werden, nur Teile des in die Straße fallenden Grund und Bodens zur enteignen, um bebaute Flächen auszuschließen. Bei Straßenverbreiterungen und Straßendurchbrüchen ist die Möglichkeit des Überbauens in geeigneten Fällen auf Antrag der Gemeinde oder des Eigentümers zu gewähren und bei Bemessung der Entschädigung zu berücksichtigen.

15. Der Begriff der nichthistorischen Straße im Sinne des Bauverbots (§ 12) und der Erhebung der Anliegerbeiträge (§ 15) bedarf der näheren Klarstellung.

16. Die Befugnis des Bauverbotes muß auch für solche Teile des Gemeindebezirkes gelten, für welche Fluchtlinien noch nicht vorgesehen sind.

17. Es ist zu prüfen, ob neben dem bisherigen Verteilungsmaßstab für die Anliegerbeiträge nach der Länge der Straße noch ein anderer brauchbarer Maßstab (§ 10 des Kommunal-Abgabengesetzes) ortsstatutarisch eingeführt werden kann.

18. Die Befugnis der Gemeinde, durch Ortsstatut oder Gemeindebeschluß der Berechnung der Anliegerbeiträge an Stelle der wirklich entstehenden Kosten der einzelnen Straßen Einheitssätze nach den durchschnittlichen Selbstkosten — insbesondere für die Entwässerungs- und Beleuchtungsanlagen, die Kreuzungen der Straßen usw. — zu grunde zu legen, ist gesetzlich vorzusehen.

19. Die Einziehung der Anliegerbeiträge für Straßen an Plätzen und die Berechnung bei Straßen von mehr als 26 m Breite ist zu regeln.

20. In den Anliegerbeiträgen dürfen gesetzliche Zinsen und ferner die Kosten für Wasserleitung und Baumpflanzung in Rechnung gestellt werden.

21. Zur Vermeidung von Härten beim Bau an unfertigen Straßen ist die Stundung der Anliegerbeiträge dadurch zu ermöglichen, daß die dringliche Haftung des Grundstückes für diese Beiträge als eine öffentliche Abgabe in Abteilung II des Grundbuches eingetragen werden darf. Den Gemeinden ist die Möglichkeit zu geben, nach Fertigstellung der Straßen die Beitragspflicht der Grundstücke ins Grundbuch oder ein vom Gemeindevorstand zu führendes Lastenverzeichnis (Oblastenbuch) für jeden Dritten kenntlich zu machen.

Auf demselben Städtetag wurde folgende, vom Oberbürgermeister Zweigert-Essen vorgeschlagene Kundgebung zum Wohnungsgesetz angenommen: „Der preußische Städtetag erachtet ein Eingreifen der Gesetzgebung zur Beseitigung der auf dem Gebiete des Wohnungswesens herrschenden Übelstände für notwendig und erkennt an, daß die im Artikel 4 und 5 des Gesetzentwurfs über den Erlaß von Wohnungsverordnungen und Einführung einer kommunalen Wohnungsbeaufsichtigung gegebenen Vorschriften eine geeignete Grundlage für eine gesetzliche Regelung dieser Gegenstände bilden können. Was dagegen die vorgeschlagenen Abänderungen des Fluchtlinien- und Kommunalabgabengesetzes anlangt, so kann denselben in ihrer jetzigen Fassung nicht zugestimmt werden. Sie sind nicht geeignet, die nach Lage der geltenden Gesetzgebung vorhandenen Hindernisse einer leichten und umfassenden Erschließung von Baugelände in dem erforderlichen Umfange zu beseitigen, und durch gerechte Verteilung der Straßenkostenbeiträge zu einer Besserung der Wohnungsverhältnisse beizutragen. Die Beschränkung der Selbstverwaltung erweckt die größten Bedenken und würde in ihren Wirkungen dahin führen, daß die Gemeindeverwaltungen in ihren Plänen und Maßnahmen gelähmt und dadurch eine gedeihliche Stadterweiterung aufs äußerste gefährdet werden müßte."

DIE BODENPOLITIK DER STÄDTISCHEN VERWALTUNG IN DÜSSELDORF scheint sich zu einer bedeutungsvollen auszugestalten. Neben der Erwerbung der Anger-Waldungen (1850 Morgen) ist weiterhin die Erwerbung des fiskalischen Teiles des Hofgartens, dann aber auch noch der Ankauf umfangreicher Ländereien in der Nähe des neuen Hafens geplant, die sich heute im Privatbesitze befinden.

Unseren Mitarbeitern: Geheimen Regierungsrat, Dr. ING. KARL HENRICI, Professor an der Technischen Hochschule zu Aachen und Kgl. Baurat OTTO MARCH, Architekt in Charlottenburg, ist der Königliche Kronenorden III. Klasse bezw. der Charakter als Geheimer Baurat verliehen worden.

BRIEFKASTEN.

Herrn DR. ING. FORBÁT, Budapest. Besten Dank für die Mitteilung über Ihre öffentliche Tätigkeit, von der der vom „Pester Lloyd" gebrachte Aufsatz „Städtebaufragen", sowie ein Bericht desselben Blattes über den Vortrag „Neuere Bestrebungen auf dem Gebiete des Städtebaus" erfreuliche Kunde geben.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

DER STÄDTEBAU

VERLAG VON ERNST WASMUTH, A.-G., BERLIN W. 8, MARKGRAFEN-STRASSE 35

ANZEIGEN

II. JAHRGANG 1. FEBRUAR 1905. HEFT 2.

Erscheint am 1. jedes Monats. Preis bei direkter postfreier Zusendung für Deutschland und Oesterreich-Ungarn Mk. 20,—, für alle übrigen Länder Mk. 24,— pro Jahrgang.

Alleinige Anzeigenannahme bei **C. Behling**, Institut für graphische Industrie, **Berlin W. 66.**

Preisausschreiben.

Zur Erlangung von Entwürfen für **einen Kursalon und ein Heilbad** in der

Badestadt Teplitz-Schönau in Böhmen

wird hiermit unter den deutschen Architekten Österreichs und des deutschen Reiches ein Wettbewerb eröffnet.

An Preisen werden ausgesetzt:

1 erster Preis 5000 Kr.
1 zweiter Preis 3000 Kr.
1 dritter Preis 1500 Kr.
1 vierter Preis 1000 Kr.

Ein weiterer Betrag von **1500,— Kr.** soll zum event. Ankauf weiterer Entwürfe verwendet werden.

Die Unterlagen sind gegen Einsendung von **5,— Kr.** vom Stadtbauamte Teplitz-Schönau zu beziehen.

Die Entwürfe, welche mit dem Vermerk **„Wettbewerb Kursalon—Heilbad“** zu versehen sind, müssen

bis 1. Juli 1905

beim Stadtrate der Badestadt Teplitz-Schönau in Böhmen eingeliefert sein.

Die Entwürfe werden in Teplitz-Schönau öffentlich ausgestellt.

Teplitz-Schönau, im Januar 1905.

Der Stadtrat.
Husak, Bürgermeister.

DER STÄDTEBAU

VERLAG VON ERNST WASMUTH, A.-G., BERLIN W. 8, MARKGRAFEN-STRASSE 35

ANZEIGEN

II. JAHRGANG 1. MÄRZ 1905. HEFT 3

Erscheint am 1. jedes Monats. Preis bei direkter postfreier Zusendung für Deutschland und Oesterreich-Ungarn Mk. 20,—, für alle übrigen Länder Mk. 24,— pro Jahrgang.

Alleinige Anzeigenannahme bei **C. Behling**, Institut für graphische Industrie, **Berlin W. 66, Leipzigerstr. 13.**

Das Preisgericht, welches zur Beurteilung von Entwürfen für ein

Bankgebäude der Hessischen Landes-Hypothekenbank in Darmstadt

gebildet wurde, hat von 106 eingelaufenen Projekten 21 für die engere Wahl bestimmt und hiervon schliesslich 7 in die engste Wahl gezogen.

Durch einstimmigen Beschluss wurde der I. Preis (2000 Mark) zuerkannt dem Entwurf No. 36, Kennwort „Dasein und Wirken", Verfasser Herr Paul Meissner, Architekt, in Darmstadt.

Der II. und III. Preis von 1500 bezw. 1000 Mark wurden zusammengelegt, um daraus zwei II. Preise von je 1250 Mark zu bilden. Mit diesen beiden II. Preisen wurden ausgezeichnet:

Entwurf No. 106, Kennwort „Bei Nacht", Verfasser die Herren Architekten Klass und Mack in Stuttgart;

Entwurf No. 17, Kennwort „Platzwand", Verfasser Herr Privatdozent Dr. ing. Vetterlein in Darmstadt.

Zum Ankaufe (für je 500 Mark) gelangen

Entwurf No. 98, Kennwort „Quousque tandem", Verfasser Herr Architekt Schmidt, Assistent an der technischen Hochschule in Stuttgart und

Entwurf No. 13, Kennwort „Genio loci", Verfasser Herr Architekt Arthur Wienkoop, Lehrer der Baukunst an der Grossh. Landesbaugewerkschule Darmstadt.

Die sämtlichen eingelaufenen Entwürfe werden von Sonntag, 5. d. Mts. bis einschliesslich Samstag, 18. d. Mts., im

östlichen Sammlungssaale des neuen Museums (dem sogenannten Gypssaale, Eingang gegenüber dem Theater)

von 9—12 Uhr vormittags und 2—5 Uhr nachmittags öffentlich ausgestellt. Nach Ablauf dieser Frist stehen die nicht preisgekrönten und die nicht angekauften Entwürfe zur Verfügung der Herren Verfasser, die hiermit um Angabe einer genauen Adresse für die Rücksendung gebeten werden.

Darmstadt, den 1. Februar 1905.

Der Vorsitzende des Preisgerichtes
Ewald, Ministerialrat.

Bekanntmachung.

Das zur Beurteilung der Entwürfe für ein Bankgebäude der Hessischen Landes-Hypothekenbank in Darmstadt gebildete Preisgericht hat in seiner letzten Sitzung weiterhin den Ankauf des Projektes No. 91 Kennzeichen ⊞ (gevierteiltes Quadrat) Verfasser: die Herren Architekten Paul Ludwig Troost und Peter Birkenholz in München beschlossen.

Darmstadt, den 4. Februar 1905.

Der Vorsitzende des Preisgerichts
gez. Ewald, Ministerialrat.

Inserenten-Verzeichnis.

2. Jahrgang 1905 3. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

NEUE BEBAUUNGSPLÄNE DÜSSELDORFS*).

Von C. GEUSEN, Düsseldorf.

Für die Stadterweiterung Düsseldorfs ist im Jahre 1884 ein umfangreicher Plan aufgestellt worden (s. Tafel 17), der bei einer bebauungsfähigen Fläche von 2400 ha und unter Annahme einer durchschnittlichen Wohndichte von 250 Seelen auf das Hektar für eine Bevölkerung von 600 000 Seelen ausreicht. Die Bevölkerung der Stadt beträgt jetzt 240 000 Seelen, die Bevölkerungsdichtigkeit etwa 244 Seelen auf das Hektar. Wenn die Bevölkerungszahl die Höhe von 600 000 in absehbarer Zeit auch nicht erreichen wird, erschien es doch richtig, die Grenze des Planes so weit zu stecken. Die beiden früheren Bebauungs- und Stadterweiterungspläne des vorigen Jahrhunderts aus den Jahren 1831 und 1854 (auf Tafel 17 punktiert und strichpunktiert), durch die eine bebauungsfähige Fläche von 99 und 376 ha geschaffen wurde, hatten sich schon kurz nach ihrer Fertigstellung als zu wenig umfangreich erwiesen; insbesondere in den auf die Feststellung des Planes vom Jahre 1854 folgenden Jahren und Jahrzehnten wuchs die Stadt rasch über die Grenze dieses Planes hinaus und eine Reihe neuer Straßen und Stadtviertel entstanden damals ohne einheitlichen Erweiterungsplan. Die Außenorte Flingern im Osten, Oberbilk im Südosten, Unterbilk im Süden entwickelten sich sehr schnell und es lag die Gefahr nahe, daß bei nicht rechtzeitiger Aufstellung eines diese Vororte umfassenden Planes sich für Verkehr und Bebauung mißliche Zustände in der Nähe dieser Außengemeinden ausbilden würden. Das Straßen- und Fluchtliniengesetz vom Jahre 1875 gab sodann den äußeren Anlaß zur Aufstellung des Stadterweiterungsplanes, während die Ende der siebziger und Anfang der achtziger Jahre in Aussicht genommene Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in und bei Düsseldorf das Gewicht der für die Aufstellung eines umfassenden Planes sprechenden Gründe verstärkte.

Die Stadt Düsseldorf zeigt eine von der Entwicklung anderer früherer Festungsstädte abweichende Entwicklung; während solche Städte sich in der Regel konzentrisch im Anschluß an die früheren Festungswerke weiter ausbauten, entstanden in Düsseldorf neue Stadtviertel ohne organischen Zusammenhang mit der früher von Festungswerken umgebenen Stadt, die in ihrem ungefähren Umfange durch die auf Tafel 17 punktierte Linie angedeutet ist. Diese gewissermaßen unorganische Entwicklung Düsseldorfs hat wohl ihren Grund darin, daß außer der Landstraße von Osten, aus dem bergischen Land, keine Landstraße von Bedeutung in das Herz der Stadt führte. Die große Straße von Süden (Köln) nach Norden (Holland), die auf Tafel 17 schraffiert ist, lief in einer Entfernung von fast 1 km an der Stadt vorbei. Es kam daher in Düsseldorf nicht zu der an solchen Landstraßen strahlenförmig nach außen fortschreitenden, später auf die Sektoren übergreifenden Bebauung, deren Abschluß durch weitere, den Festungswerken parallele Ringstraßen sich als natürliche Begrenzung der neu entstandenen Zonen ergibt. Die Randstraßenzüge der beiden Stadterweiterungen aus den Jahren 1831 und 1854 sind jetzt zu Durchgangsstraßen für die erweiterte Stadt geworden und der Stadterweiterungsplan vom Jahre 1884 mußte zugleich die Lösung für eine bessere

*) Mit teilweiser Benutzung eines Aufsatzes des Verfassers in dem Buche „Düsseldorf und seine Bauten“.

Verbindung der verschiedenen, ohne rechten Zusammenhang entstandenen Stadtviertel geben, um eine organische Weiterentwicklung der Stadt zu ermöglichen.

Auf Grund dieses allgemeinen Planes sind in der Folge für die einzelnen der Bebauung zu erschließenden Flächen besondere Bebauungspläne aufgestellt worden, bei denen indessen nur die Grundzüge und Grundgedanken des Planes beibehalten worden sind. Beibehalten sind insbesondere, wenn auch mit teilweiser Abänderung in der Führung, die beiden großen Ringstraßenzüge des Planes. Bei der Bearbeitung dieser Einzelpläne ist man nun, allerdings nach dem Vorbilde des Gesamtplanes, in einen den Fehlern der früheren Bebauungspläne entgegengesetzten Fehler verfallen. Hat man bei diesen zu wenig für eine gute Verbindung der einzelnen Stadtteile gesorgt und die Forderungen des Verkehrs zu wenig berücksichtigt, so kann man bei dem Plane vom Jahre 1884 und den auf seiner Grundlage aufgestellten einzelnen Bebauungsplänen eine etwas zu einseitige Bevorzugung der Verkehrsrücksichten feststellen. Die Folge hiervon ist eine für das werdende Stadtbild und für die Bebauung nicht immer günstige Gestaltung der Pläne. Die einseitige Bevorzugung vermeintlicher Verkehrsinteressen hat zur Einlegung zahlreicher diagonaler Straßenzüge geführt, die viele, oft den Schnittpunkt von fünf oder mehr Straßen bildende Knotenpunkte entstehen ließ und in vielen Fällen eine schlechte Lage und mangelhafte Gestalt der öffentlichen Plätze zur Folge hatte. Eine Reihe dieser Schrägstraßen kann aber unbeschadet der Verkehrsanforderungen fortfallen, wie die Entwicklung der Stadt gezeigt hat. Damit verschwinden, außer den vorhin genannten, auch die sonstigen Nachteile, die mit der Anlage dieser, die übrigen Straßen oft unter spitzen Winkeln schneidenden Schrägstraßen verbunden sind. Dies sind einmal die an den Schnittpunkten entstehenden großen leeren Räume, die den Genuß des Stadtbildes verkümmern und die Raumwirkung der Bebauung beeinträchtigen, sodann die zahlreichen spitzwinkligen Baustellen, die bei den leider oft vorkommenden ungeschickten Grundrißlösungen, wo der von der Bebauung frei bleibende Platz der Baustelle an die eine, oft an beide Straßen stößt, ein Mißstand für die Bebauung bilden.

Diese Erwägungen haben Anlaß gegeben, die bestehenden Bebauungspläne umzuarbeiten. Diagonale Straßenzüge sollten dabei nur soweit angeordnet werden, als sie der Verkehr in Zukunft verlangen wird; und zwar nur der durchgehende, von außen in die innere Stadt ziehende und der zwischen Verkehrsmittelpunkten und den einzelnen Stadtvierteln entstehende Verkehr, während es nicht als nötig erachtet wurde, daß jedes Fuhrwerk und jeder Fußgänger in jede Straße auf einem der Luftlinie möglichst gleichen Wege gelangt. Weiter sollte die Gestalt und Lage der öffentlichen Plätze nicht von der Zufälligkeit der Straßenkreuzungen abhängig gemacht und die Plätze sollten nicht Erweiterungen dieser Knotenpunkte werden, sie sollten vielmehr selbständige Raumgebilde im Stadtplane sein, was sie in früheren Zeiten stets gewesen sind und sein müssen, wenn der mit der Anlage von Plätzen erstrebte Zweck erreicht werden soll: Ruhepunkte im großstädtischen Verkehr zu bilden und Gelegenheit zur Aufstellung monumentaler Bauten zu geben. Richtig liegende und ausgebildete Plätze finden sich aus früheren Zeiten auch in Düsseldorf; Beispiele geben die in Abb. 1 und 2 im Text dargestellten Plätze: der Marktplatz aus älterer Zeit und der Königsplatz aus den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts.

Abb. 1.

Die Doppeltafeln 18/19, 20/21 und 22/23 zeigen die bisher geltenden und die neu aufgestellten Bebauungspläne für einzelne Stadtviertel nebeneinander. Bevor die Pläne im einzelnen besprochen werden, möge noch über einige ihnen gemeinsame Eigenschaften das folgende Platz finden.

Die für den Verkehr nötigen Schrägstraßen sind in den neuen Plänen vorgesehen, wenn es auch nicht immer für nötig gehalten wurde, sie in gerader Linie zu führen. Bestehende Wege sind, soweit es möglich war und nützlich schien, für die neuen Straßen beibehalten, die Gewann- und Eigentumsgrenzen in möglichst großem Umfange zu den Straßenzügen benutzt worden. Die Straßenkreuzungen sind, wo es nur irgend angängig erschien, auf den Schnitt

Abb. 2.

zweier Straßen beschränkt worden, die freien Plätze so angeordnet, daß sie von Verkehrsstraßen nicht durchschnitten werden, sondern seitwärts dieser Straßen liegen und möglichst wenig Lücken in den sie einschließenden Fronten zeigen. Spitzwinkelige Straßenkreuzungen sind vielfach durch gekrümmte Führung der Straßen vermieden, die sonst häufig verwendete gekrümmte Linie für die Straßenführungen ergab sich in vielen Fällen als natürliche Folge der Benutzung vorhandener Wege.

Sämtliche Straßen in den neuen Plänen, mit Ausnahme derjenigen, die später mit Geschäftshäusern bebaut werden, haben Vorgärten von mindestens 5 m Tiefe erhalten. Die Straßen ohne Vorgärten sind so breit angenommen, daß sie Mittelpromenade erhalten können. Der Nutzen der Vorgärten in hygienischer und ästhetischer Hinsicht braucht hier nicht des weiteren erörtert zu werden; man könnte gegen deren Anlage einwenden, daß sie da, wo sie nach der Bauordnung nicht als frei bleibende Fläche der Baustelle gerechnet werden, das Bauen verteuern, und daß sie besonders bei Miethäusern schlecht gepflegt werden. Das erste Bedenken kann man aber ohne weiteres dadurch ausräumen, daß man die Vorgärten auf eine gewisse Länge der Hausfront und bis zu einer gewissen Tiefe bebauen läßt und diese Bebauung nicht zur bebauten Fläche der Baustelle rechnet; es wird nicht als Mißstand anzusehen sein, wenn später, sofern aus Verkehrsrücksichten die Vorgärten fallen müssen und ihre Fläche zum Bürgersteig gezogen wird, einzelne Teile der Häuser in den Bürgersteig ragen. Das zweite Bedenken kann bei der großen Bedeutung der Vorgärten unbedenklich dadurch beseitigt werden, daß polizeilicher Zwang zu ihrer Instandhaltung angeordnet wird.

Einer der Hauptvorzüge der Vorgärten ist der, daß man mit der Breite der eigentlichen Straße auf das geringste Maß herabgehen kann, das der Verkehr noch verlangt. Bei der Feststellung der Straßenbreiten in den neuen Plänen ist nun eine sorgfältigere Individualisierung vorgenommen worden, nach der Richtung hin, daß Straßen ohne durchgehenden Verkehr, also reine Wohnstraßen, Straßen mit geringem durchgehenden Verkehr und Straßen mit großem durchgehenden Verkehr unterschieden wurden. Für Straßen, die nur Wohnzwecken dienen, ist eine Fahrbahnbreite von 5 m, bei der noch zwei Fuhrwerke aneinander vorbeifahren können, als ausreichend angenommen worden. Macht man die Summe der Bürgersteigbreiten gleich der Breite der Fahrbahn, so ergibt sich eine Gesamtbreite von 10 m, zwischen den Straßenfluchtlinien, die für reine Wohnstraßen gewählt worden ist. Bei 5 m tiefen Vorgärten ergibt sich also ein Gesamtabstand der Baufluchtlinien von 20 m. In den Stadtvierteln, für welche die neuen Bebauungspläne gelten, dürfen nur Häuser mit zwei Obergeschossen gebaut werden, so daß eine mißständige große Höhe der Häuser nicht zu befürchten ist.

Man könnte für reine Wohnstraßen mit den Maßen noch weiter heruntergehen. Eine Breite von 9 m zwischen den Straßenfluchtlinien (5 m Fahrbahn, je 2 m Bürgersteige) genügen auch, und wenn man die Vorgärten nicht bebauen läßt, genügt bei solchen Straßen eine Tiefe von 3 m für die Vorgärten. Man gelangt so zu einer Gesamtbreite von 15 m zwischen den Baufluchtlinien. Für weitere Teilungsstraßen in den größeren Baublöcken dürfte dieses Maß genügen, für die jetzt festzustellenden Straßen schienen die etwas größeren Maße erwünscht.

Die Straßen mit geringem durchgehenden Verkehr haben eine Breite von 15 m zwischen den Straßenfluchtlinien erhalten, die auch wieder je zur Hälfte auf die Fahrbahn, und die beiden Bürgersteige verteilt sind. Straßen mit großem durchgehenden Verkehr haben eine Breite von mindestens 20 m erhalten: 10 m Fahrbahn, je 5 m Bürgersteige.

Die neu aufgestellten Bebauungspläne zeigen von den herkömmlichen erhebliche Abweichungen; besonders die früher so beliebten, regelmäßigen, symmetrischen Platzfiguren sind ganz verschwunden. Die Regelmäßigkeit und Symmetrie dieser Figuren kam aber gewöhnlich nur auf dem Papier zur Geltung, sie sind mit ihren vielen spitzen Ecken und Baublöcken für die Bebauung störend, sie gewähren keinen Genuß beim Aufenthalt und erschweren die Orientierung. Man wird nicht behaupten können, daß Platzausgestaltungen, wie beispielsweise die vor dem Oberbilker Friedhof (Tafel 17), sich bei der Ausarbeitung des Planes als notwendige und natürliche ergeben haben.

Zu den Plänen ist im einzelnen noch das Folgende zu bemerken:

Das durch den Plan (Tafel 18/19) zu erschließende Gebiet soll ruhiges Wohnviertel werden, wie dies die im Nordosten jenseits der Jan-Wellem- (äußere Ring-) Straße und im Südwesten angrenzenden Stadtviertel ebenfalls sind. Der für das Gebiet bestehende Fluchtlinienplan trug mit seinen zahlreichen Schrägstraßen und ungünstigen Platzanlagen dieser Forderung zu wenig Rechnung, die Abänderung erschien daher geboten. Die das Gebiet im Süden begrenzende Grafenberger Allee ist die vom Bergischen Land in die Stadt ziehende Landstraße mit großem Verkehr, die nördliche Grenzstraße, die Graf-Reckestraße ist eine in neuester Zeit angelegte Straße, die hauptsächlich dem Verkehre zum Stadtwald dienen soll, einen größern durchgehenden Lastfuhrwerksverkehr aber nicht erhalten wird. Eine Verbindung dieser beiden Randstraßen durch Schrägstraßen ist daher für den Verkehr nicht unbedingt nötig, sie ist aber durch die in gekrümmter Linie geführte Hans-Sachsstraße geschaffen. In größerem Umfange ist in dem neuen Stadtviertel, wie in einem nordöstlich angrenzenden bereits geschehen, die offene Bauweise vorgeschrieben, und zwar ist bei der Bestimmung der Fronten, die offen bebaut werden sollen, der Grundsatz festgehalten worden, daß nur an solchen Fronten die offene Bebauung gewählt wird, die Vorgärten haben, und daß, wenn ein Baublock an einer Seite geschlossen bebaut ist, auch die gegenüber liegende Seite geschlossen bebaut werden soll, damit man nicht durch die Lücken der einen Seite die Hinterhäuser der anderen Seite sieht. Nur bei tiefen Blocks, die voraussichtlich später noch durch weitere Straßen geteilt werden, ist dieser Grundsatz verlassen worden.

Der im Südosten des Geländes liegende Baublock ist noch mit einer Anzahl von Fabriken besetzt und soll erst nach Verlegung dieser in den Bebauungsplan einbezogen werden. Der an der Grafenberger Allee zwischen Hans-Sachs- und Sohnstraße liegende Block bildet einen großen Privatpark, der in absehbarer Zeit nicht bebaut werden wird.

Entsprechend der voraussichtlich eintretenden vornehmen Bebauung des ganzen Viertels sind die Straßenbreiten und Vorgartentiefen zum Teil etwas größer gewählt worden,

als bei den beiden anderen Plänen. Von diesen ist der auf Tafel 20/21 dargestellte für das im Norden der Stadt liegende, von der Landstraße nach Duisburg (Kaiserwerther-Straße) durchzogene und vom Rhein und der zum Nordfriedhofe ziehenden Roßstraße begrenzte Gebiet bestimmt. Der bestehende Plan enthält eine Reihe diagonaler Straßenzüge, die für den Verkehr nicht nötig sind, deren Anordnung aber eine Anzahl schlecht gestalteter freier Plätze und spitzwinkliger Baublöcke zur Folge hatte. Die Hauptdiagonale mußte allerdings beibehalten werden, da sie für einen großen Stadtteil die Zugangsstraße zum Nordfriedhofe bildet, auch konnte die gerade Richtung der Straße nicht gut geändert werden; diese gerade Richtung ist auch nicht ohne Reiz, da die Achse der Straße auf die Kuppel des im Ausstellungsgelände neu erbauten Kunstpalastes gerichtet ist. Um die Straße jedoch etwas abwechslungsreicher zu gestalten, ist für ihre verschiedenen Teile ein abwechselndes Profil gewählt worden. Die neue große Straße am Westrande des Gebiets wird in Zukunft Hochuferstraße am Rhein werden in der Fortsetzung der in den letzten Jahren vor der Altstadt hergestellten neuen Kaistraße. Die zum Teil zu großen Baublöcke sollen noch durch weitere schmale Straßen, deren Lage von den Grundstücksbesitzern vorgeschlagen werden soll, in kleinere Baublöcke geteilt werden.

Die Abänderung des auf Tafel 22/23 dargestellten bestehenden Planes wurde nötig, weil zu dem im Bau befindlichen städtischen Krankenhause eine neue Straße von dem Stadtbezirk Oberbilk her geschaffen werden mußte. Auch machte die an der Werstener Straße auf einem der Kirchengemeinde geschenkten Grundstücke neu geplante Kirche eine Abänderung des Planes erwünscht, die die Kirche in bessere Beziehungen zum Straßennetz brachte. Die Verbindungsstraße von Oberbilk ist auch hier in gerader Richtung auf das Verwaltungsgebäude des Krankenhauses zu geführt worden. Das Profil des Straße ist abwechselnd gestaltet, in ihrem mittleren Teil hat sie die beliebte linsenförmige Ausbildung erhalten. Die neue Kirche ist in Beziehung zu drei Straßen gebracht, trotzdem steht sie seitwärts des Hauptverkehrs und wirkt, da an ihrer Nordseite nur eine schmale Straße liegt, an der die Wohnhäuser für die Geistlichen gebaut werden sollen, als angebaut. Diese Straße auf der Nordseite der Kirche wird in Zukunft etwas breiter werden und Vorgärten erhalten können, wenn die Kirchengemeinde die nördlich der alten Fruchtstraße liegenden Grundstücke erworben hat, was beabsichtigt ist.

Der auf Tafel 18/19 dargestellte neue Bebauungsplan ist bereits förmlich festgestellt und die Offenlegung einer Reihe von Straßen in diesem Gebiet ist in Kürze zu erwarten. Die neuen Pläne auf Tafel 20/21 und 22/23 befinden sich noch im Feststellungsverfahren; die gegen sie erhobenen Einsprüche beziehen sich jedoch nur auf Einzelheiten, deren Abänderung den Gesamtcharakter der Pläne nicht ändern wird.

Die neuen Pläne mögen nicht allen Anforderungen der neuern Grundsätze über den Städtebau genügen; wer indessen in der Praxis des Städtebaus steht, wird häufig die Erfahrung gemacht haben, daß gerade bei Aufstellung von Bebauungsplänen sich das Wort bewahrheitet: „Doch hart im Raume stoßen sich die Dinge“. Ein Bebauungsplan kann stets nur das Ergebnis eines Kompromisses zwischen den Anforderungen des Verkehrs, der Bebauung, der Ästhetik und der Wirtschaftlichkeit sein. Sicherlich würde die Bearbeitung interessanter und die Lösung eigenartiger und befriedigender sein, wenn bei Aufstellung des Plans die Plätze für öffentliche Gebäude und anderer hervorragender Baulichkeiten und die ungefähre Ausgestaltung dieser Bauten bekannt wäre; dies ist indessen nur ausnahmsweise der Fall. Besonders die Bauplätze für Kirchen, die häufig den neu zu bildenden Kirchengemeinden geschenkt werden, sind vorher nie zu bestimmen. Nur selten ist es daher möglich, die Kirchenbauten in angemessene Beziehungen zu den Straßen zu bringen, wie es in einem der neuen Pläne gelungen ist. Trotz etwaiger Einwürfe gegen die Gestaltung der neuen Pläne wird man indessen zugeben müssen, daß sie für die Bebauung zweckmäßiger sind und ein besseres Städtebild ergeben, als die bestehenden Pläne.

DIE GROSSSTADT ALS STÄDTEGRÜNDERIN.

Von A. ABENDROTH, Hannover. (Fortsetzung aus Heft 2).

Soll also der rein landwirtschaftliche Wert möglichst lange erhalten bleiben, so hat die Stadt oder die sonst in Frage kommende Gemeinde die Pflicht, die Festsetzung von Bebauungsplänen für diese „unerschlossenen“ Gebiete möglichst lange hintenan zu halten, denn weder der Privatmann, noch irgend eine sonst beteiligte Behörde kann gegen den Willen der Gemeinde Straßen planen und festsetzen, es sei denn, daß Kleinbahnen und dergleichen angelegt werden, an die aber kein Mensch mitten im weiten Felde, fern von menschlichen Wohn- und Arbeitsstätten, denken wird.

Eine Eigentümlichkeit für diese unerschlossenen Gebiete ist es fast immer, daß sie einen geringen landwirtschaftlichen Ertragswert haben; denn wo der Boden sehr ergiebig ist, haben sich die Menschen von altersher dichter beieinander angesiedelt, namentlich in der Nähe der Städte, wo Garten- und Gemüsebau weit lohnender sind, als bloße Landwirtschaft. Aus diesem Grunde werden auch die Eigentümer der entlegenen Ländereien vor allen anderen geneigt sein, ihren Besitz billig zu veräußern, denn er macht ihnen mehr Arbeit, als er Gewinn bringt. Der Ertrag solcher Flächen übersteigt nur selten einen Kapitalwert von 500–600 Mark für den Morgen, und wenn die benachbarte Stadt mit Rücksicht auf die Zwecke, die sie mit dem Lande verfolgt, höchstens die Hälfte dieses Wertes mehr bietet und die Kaufsummen bar auszahlt, kann sie immer leicht große, zusammenhängende Flächen erwerben und diese nach und nach zu ganzen Gemarkungen abrunden. Eine billige Verzinsung bleibt ihr dadurch gesichert, daß die bäuerlichen Vorbesitzer ihr ehemaliges Land gern gegen eine mittlere Pacht zurücknehmen. Ist es doch jetzt erst wirklich einträglich für sie geworden!

Jede Stadt wird also in Anbetracht der eben geschilderten Verhältnisse in erster Linie die Pflicht haben, dort, wo weit zusammenhängende landwirtschaftliche Gebiete in ihrer Gemarkung oder an ihrer Weichbildgrenze liegen, die wenig ertragsfähig sind, die Erschließung als Bauland so lange wie möglich fernzuhalten, und zweitens wird sie auf das eifrigste bemüht sein müssen, die Ländereien so rechtzeitig und so billig wie möglich zu erwerben. Dabei wird nur wenig auf die Bodengüte Rücksicht genommen zu werden brauchen, ja vielmehr überall da, wo die Gelegenheit gegeben ist, landwirtschaftlich schlechtes Land für ein Geringes zu erstehen, da sollte die Stadt immer die erste sein, die sich dieses Landes annimmt, ganz besonders aber dann, wenn die Möglichkeit vorliegt, durch Anlage einer Wasserstraße an einen nicht zu entfernten Schiffahrtsweg heranzukommen. Und es ist auch gar nicht nötig, daß das zu erwerbende Land möglichst nahe an die schon vorhandenen Vorstädte angrenze; das ist für den vorliegenden Zweck nebensächlich, vielmehr ist es ausschließlich Hauptsache, recht viel zusammenhängendes Gelände zu einem recht billigen Preise aufzubringen, namentlich dann, wenn es in der Nähe eines größeren fließenden Wassers und nicht zu weit von einer Bahnstrecke liegt. Für eine möglichst kurze Straßenverbindung des Geländes mit der nächsten Land- oder sonstigen Verkehrsstraße muß selbstverständlich rechtzeitig, wenn nötig durch Planfestsetzung, Sorge getragen werden. Die Gemeinden müßten also in ihren entlegenen Außenbereichen gerade den umgekehrten Grundsatz verfolgen, als sie bisher getan haben. Für die ganz großen Städte ist das heutzutage schon beinahe unmöglich, denn sie haben es fast alle außerordentlich eilig gehabt, auch den entlegensten Winkel ihrer Feldmark mit Fluchtlinien zu versehen. Sie wollen wir weiter unten besonders behandeln und zunächst nur alle die Städte ins Auge fassen, die sich mit ihren Bebauungsplänen nicht überstürzt haben und noch große „unerschlossene" Gebietsteile oder unerschlossene Nachbarschaftsgemarkungen haben.

Ist es der Stadtverwaltung nach jahrelangem, zielbewußtem Streben gelungen, in geeigneter Lage ein paar hundert Hektar billigen Acker- oder auch nur Öd- und Unlandes zu erwerben, so kann sie an die Nutzbarmachung dieses Landes gehen zu gunsten der Industrie und zu gunsten einer praktischen Wohnungsreform. Wenn ein paar geringfügiger Flächen fremden Landes dazwischen liegen, so macht das wenig aus, denn der Preis dieses Landes wird nicht wie bei Bebauungsplänen in die Höhe getrieben, sondern eher gedrückt, wenn seitens der Stadt der nachfolgende Weg eingeschlagen und festgehalten wird. Ich habe bereits in meiner Abhandlung „Bauland und Miete" unter D. III darzutun versucht, wie wichtig es für die Beschaffung billiger Wohnungen- und Industrieviertel ist, wenn die Stadt in ihren entlegenen Gemarkungsteilen nicht Bebauungspläne festsetzt, sondern von der durch das preußische Ansiedlungsgesetz gegebenen Möglichkeit Gebrauch macht. Das ist der Kernpunkt der ganzen Sache: es müssen nicht neue Stadtteile der Großstadt, sondern völlig in sich abgeschlossene neue Ansiedlungen, Kolonien, „Filialen" der Großstadt geschaffen werden, auf einem Grund und Boden, der unveräußerliches Eigentum der ansiedelnden Großstadt bleibt, und nach all den Gesichtspunkten, die bei der Neuanlage eines Ortes zu beachten sind.*) In dem letzten Punkte setzt die bisherige Tätigkeit der Gartenstadt-Gesellschaften anregend und fruchtbringend ein.

Sowohl Fritsch wie Ebenezer Howard haben schematisch Pläne (vergl. Textbild, Fig. 13 aus Fritschs „Stadt der Zukunft" Seite 25) für die von ihnen „Gartenstädte" genannten genossenschaftlichen Ansiedlungen entworfen, die das gemeinsam haben, daß bei ihnen von innen nach außen ein allmähliches Uebergehen aus der Stadt in landwirtschaftliche Betriebe vorgesehen ist, ähnlich, wie man ja diese Erscheinung bei allen sich langsam entwickelnden Großstadtteilen und Vororten beobachten kann.

Die Gartenstadt will allgemein folgenden Aufbau festhalten:

I. In der Mitte einen Platz, der Raum gibt für den allmählichen Anbau aller zur Verwaltung und kulturellen Entwickelung der Ansiedelung notwendigen öffentlichen Gebäude,

II. Um diesen Platz eine Ringzone vornehmer Villen,

III. Dann eine zweite Ringzone besserer Wohnhäuser,

IV. Hiernach Wohn- und Geschäftshäuser und

V. Kleinere Werkstätten und Arbeiterwohnungen,

VI. An einem gemeinsamen Ringkanale und an gemeinsamer Ringbahn Fabriken, Lager- und Bauhöfe und schließlich, allmählich ins platte Land übergehend, Gärtnereien, Friedhöfe, Mietgärten und Sommerwohnungen, Ackerbürgeransiedelungen und dergleichen.

Auf die einzelnen Teile werden dann Schulen, Markthallen, Postannahmestellen, kleine Ladestellen für Eisenbahn- und Schiffahrtsanschluß usw. zweckensprechend verteilt. Im großen und ganzen ähnelt also der Plan der neuen Ansiedlungen derjenigen Gestalt, welche die Großstädte durch jahrhundertelange Entwicklung allmählich angenommen hahen, nur daß man bei den Gartenstädten von vornherein die Platzverteilung so vornehmen will, wie sie die Entwicklungsgeschichte der Städte als zweckmäßig

*) Anmerkung. Erst nach Ablieferung dieser Arbeit an die Schriftleitung kam mir die Hercher'sche Arbeit „Großstadterweiterungen" zu Gesicht, die ja auch die Schaffung neuer Verkehrszentren an Stelle der bisherigen Schablonenerweiterungen vorschlägt.

nachgewiesen hat, und daß die wirtschaftlich so tief einschneidenden Folgen der natürlichen Stadtentwicklung, nämlich die Bodenspekulation und das ziellose Hochschrauben der Boden- und Mietpreise, unmöglich gemacht werden sollen. Daß dieses Ziel wirklich erreichbar ist, will ich weiter unten nachzuweisen versuchen. Zunächst soll hier die technische Möglichkeit solcher Ansiedlungsweise behandelt werden.

* * *

Will man das Ziel erreichen, zunächst der aus der Großstadt fliehenden Industrie zweckentsprechendes Ansiedlungsgebiet anzuweisen und dabei zu gleicher Zeit neue Wohnstätten für Beamte und Arbeiter zu errichten, so ist es selbstverständlich, daß alle Grundbedingungen gegeben sein müssen, die zunächst für diese beiden Zwecke unerläßlich sind. Es muß also vor allen Dingen die Möglichkeit vorhanden sein, jedes einzelne Fabrikgrundstück an eine normalspurige Bahn oder einen ausreichend bemessenen Schiffahrtskanal anzuschließen. Liegt in der Nähe keine Bahn, so wird dennoch die Stadt in der Lage sein, einen Kleinbahnanschluß mit Normalgleisen an die entlegenere Hauptstrecke herzustellen, dessen Anlagekosten sich, wenn auch erst allmählich, verzinsen und tilgen. Dieser Bahnanschluß wird zweckmäßig die Gestalt einer großen Schleife haben müssen, an deren Schleifenring entlang die Fabrikgrundstücke zu entwerfen sind.

Ähnlich wird es sich mit dem Wasseranschlusse verhalten. Hierbei ist es unter Umständen gar nicht einmal nötig, daß der für die neue Ansiedlung vorgesehene Ringkanal von vornherein für den Fernverkehr nutzbar gemacht wird, sondern es wird vielmehr dort, wo das Gelände allgemein sehr niedrig liegt und einer umfassenden Melioration bedarf, empfehlenswert sein, zugleich mit der Anlage der Straßen des Ansiedlungsplanes, soweit sie zunächst notwendig sind, den Ringkanal mit seinen Stichkanälen und einen gemeinschaftlichen größeren Lösch- und Ladehafen auszuheben und mit einem für die Zufuhr frischen Wassers ausreichenden Zu- und Abfluß zu versehen, damit mit dem gewonnenen Erdboden eine allgemeine Aufhöhung des Geländes, der Straßen und der Bahn und eine zweckmäßige Entwässerung beider möglich wird. Auch wird das geschaffene fließende Wasser für eine ganze Reihe industrieller Betriebe schon dann wesentliche Vorteile bieten, wenn, wie gesagt, der Fernschiffahrtsverkehr vorderhand noch nicht erreichbar ist.

Als ganz selbstverständlich braucht wohl kaum noch hervorgehoben zu werden, daß sich die Anlage dieser beiden Lebensadern der Ansiedlung ganz den gegebenen Verhältnissen anpassen muß. Eine Schematisierung muß ebenso selbstverständlich ausgeschlossen sein, wenn auch im allgemeinen der Grundgedanke der Ringbahn und des Ringkanales allenthalben in mehr oder weniger vollkommenen Weise, je nach praktischer Durchführbarkeit, festzuhalten sein wird. Die Lage dieser beiden Anschlußwege der Industrie an die Außenwelt und das Vorhandensein besonderer Geländeeigentümlichkeiten an dem einen oder anderen Punkte des Ansiedlungsgebietes sind bestimmend für die Anordnung des ganzen übrigen Siedlungsplanes. —

Die erste englische Gartenstadt (vergl. Tafel 16, Heft 2) hat auch nicht einfach die Schablone Fritschs oder Ebenezer Howards übernommen, sondern sich den gegebenen Verhältnissen angepaßt. Hier liegen die Fabrikgrundstücke, die Werkstätten und Arbeiterwohnungen, sowie die großen Lagerplätze im Osten an einem großen Güterbahnhof, während sich die eigentliche Gartenstadt von dem im Mittelpunkte des Westfeldes belegenen Zentrum aus sowohl nach dem Fabrikviertel zu wie nach dem übrigen Gemarkungsteilen in der früher aufgezählten Zonenfolge aufrollt. Zwischen dem Fabrikviertel und der eigentlichen Stadt befindet sich eine lang gestreckte Grünanlage mit Teichen und fließendem Wasser, der die großen Industriebetriebe anstelle des von Howard vorgeschlagenen breiten Straßengürtels (Große Avenue) von der Gartenstadt trennt. —

Sobald nun mehrere Großbetriebe an den Anschlußwegen angesiedelt sind, muß rechtzeitig darauf geachtet werden, die Unterbringung der nun gewöhnlich schnell nachziehenden Beamten, Arbeiter und Kleinbetriebe in den von vornherein für sie vorgesehenen Planvierteln durchzusetzen, damit nicht Erscheinungen auftreten, die imstande sind, das geschlossene Bild vor seiner Fertigstellung unheilbar zu zerreißen. Wenn die einzelnen Ansiedlungen nicht zu umfangreich bemessen werden und wenn eine möglichst ringförmige Anordnung der das Leben der Ansiedlung bedingenden Großbetriebe befolgt wird, so wird der Wohnkern der geplanten Kolonie sich schnell verdichten und bald dem Planbilde näher kommen. Dabei braucht man für diese eigentliche Stadt innerhalb des Industrieringes gar keine großen Aufwendungen an Straßen- und Ent- und Bewässerungskosten zu machen. Denn ebenso wie die ansiedelnde Großstadt es ganz in ihrer Hand hat, jeden neu hinzuziehenden Großbetrieb unmittelbar an den vorhergegangenen anzugliedern, ebenso braucht sie ja auch nur die zunächst von diesem Industriegelände aus nach dem zukünftigen Siedlungskerne hinführende Radiale anzulegen und an ihr entlang das Ansiedlungsprogramm durchzuführen, bis eben eine zweite und dritte Radiale notwendig und ein Zonenviertel nach dem anderen zwischen diesen Radialen in sich abgeschlossen wird. Die einzelnen Radial- und Ringstraßen werden also bei dieser Stadtanlage nicht von dem Stadtinnern nach außen hin, sondern genau umgekehrt angelegt und besiedelt.

Sobald eine solche Ansiedlung das der Stadt zur Verfügung stehende Gemeindeland und den von vornherein darnach aufzustellenden Plan angefüllt hat, geht die Verwaltung an eine neue Ansiedlung, die sie inzwischen durch Landankauf vorbereitet hat, und schafft auf diese Weise in ihrem Weichbilde oder doch in dessen Nähe einzelne selbständige kommunale Lebewesen, die aber alle mit dem großen gemeinsamen Kerne der Mutterstadt wirtschaftlich verbunden sind und ihr den Segen ihrer zunehmenden wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit in dankbarer Erkenntlichkeit zu teil werden lassen. Dabei liegt es ja fast ausschließlich in dem Belieben der Mutterstadt, die Ansiedlungen der Tochterstädte größer oder kleiner zu machen, ganz so, wie sie es für sich und die Ansiedlungen selbst für zweckmäßig und vorteilhaft erachtet.

* * *

Wir wollen nun an die finanzielle Betrachtung der „Industriekolonien“ gehen, die zwar für die „Gartenstädte“ allgemein schon durch Howard geschehen ist, aber für den vorliegenden besonderen Fall doch einer eingehenden Behandlung bedarf.

Kostet die Erwerbung einer 500 ha großen Fläche im Zusammenhange für den preußischen Morgen oder für rund ¼ ha durchschnittlich 500 Mark, so machen die Erwerbskosten dieser rund 2000 Morgen rund 1 000 000 M.
aus. Hiervon entfallen auf Straßen, Plätze, Bahnen und Kanäle etwa 35%, welche der Bebauung entzogen werden, das sind 350 000 „
Nun kann man annehmen, daß die Straßenpflasterungs- und sonstigen Anlagekosten für das Quadratmeter Straßen-, Bahn- und Kanalfläche usw. rund 5 Mark oder für 700 Morgen rund 9 000 000 Mark betragen, die aber nicht mit einem Male zur Verausgabung gelangen, sondern sich auf (angenommen) etwa 20 Jahre verteilen. Also kämen für die ersten Anlagekosten noch hinzu . . . . 450 000 „
sodaß von Anfang an insgesamt . . . . . 1 800 000 M.
und mit einem Zuschlage für Unvorhergesehenes von . . . . 200 000 „
alles in allem 2 000 000 M.
zu verausgaben und dauernd zu verzinsen wären.

Es sind demnach folgende jährlichen Aufwendungen zu machen:

1) Zinsen der ersten Anlage mit 3,5 v. H. 70 000 M.
2) Tilgung und laufende Verwaltungskosten dieser Anlagekosten 1 v. H. . 20 000 „
3) für die Zeit vom 2. bis 20. Jahre, also für 19 Jahre, jedes Jahr an Zinsen und Tilgung mehr 450 000×4,5% = 20 250 Mark . . . . 20 250 „
und 4) für den Betrieb und die Instandhaltung der gemeinsamen Anlage jährlich rund . . . . 19 750 „
das sind zusammen jährlich = 130 000 M.

die also doch wenigstens vom 2. Jahre der Neuanlage ab aufzubringen wären.

Es stehen insgesamt 1300 Morgen zur Verfügung, mithin hat jeder Morgen Land eine Schuldrate von jährlich 100 Mark aufzubringen, in welchen Betrag aber die Grundgemeindeabgaben mit eingeschlossen sind. Nimmt man an, daß die nutzbare Fläche von 1300 Morgen von insgesamt 5000 Menschen besiedelt wird, so entfällt auf den Kopf dieser Bevölkerung eine jährliche Schuldrate von $\frac{130\,000}{5000}$ oder 26 Mark.

Aber auch wenn man den ungünstigsten Fall setzt, daß wenigstens die Hälfte der mit 9 Millionen Mark veranschlagten Gesamtanlagekosten von Anfang an mit 4,5% zu verzinsen und zu tilgen ist, daß also anstatt der 130 000 Mark p. a. von vornherein jährlich rund 300 000 Mark aufzubringen sind, dann kommen immer erst auf den Kopf $\frac{300\,000}{5000}$ oder 60 Mark jährliche Schuldrate.

Es verhält sich nun die Verzinsung und Tilgung des eigentlichen Bodenkapitales zu den durchschnittlichen jährlichen Gesamtausgaben wie $\frac{9\,000}{300\,000}$ oder wie 1:3,33.., mithin betragen die jährlichen Ausgaben für die Ausnützung des Bodens und die Instandhaltung der öffentlichen Betriebe, also die Grund- usw. Steuern auf den Kopf 42 Mark und die eigentliche Bodenrente nur 18 Mark. Die letztere verschwindet bei einer Tilgung von rund 1% in längstens 2 Generationen, also in rund 70 Jahren, ganz und von den verbleibenden 42 Mark pro Kopf würde ungefähr die Hälfte, als Verzinsungs- und Amortisationskote der Straßen- usw. Anlagekosten, ebenfalls in annähernd der gleichen Zeit getilgt sein, so daß insgesamt an Bodenrente und Grund- etc. Abgaben nur noch 21 Mark für den Kopf übrig bleiben würden.

Es sei aber angenommen, daß die wegfallende Kote von 21 Mark dauernd verbleibe für die Errichtung und Instandhaltung aller öffentlichen Anstalten, wie Schulen, Verwaltungsgebäude, für Lehrer und Beamtenbesoldungen usw. usw. und daß sie in demselben Maße von Anbeginn an allmählich zu der Höhe von 21 Mark anwachse, wie die Tilgungsrente der Straßen- usw. Kosten abnehme, so bleibt also für jeden Fall eine dauernde Last an Gemeindeabgaben von 42 Mark auf den Kopf, auch wenn die eigentliche Bodenrente von 18 Mark endgiltig getilgt ist. Man wird dem überhaupt zu leistenden Durchschnitte an Bodenrente und Gemeindeabgaben ziemlich nahe kommen, wenn man das Mittel der Anfangskote von 60 Mark und das der Endkote von 42 Mark als durchgängige Last von 51 Mark auf den Kopf setzt und somit eine bleibende Bodenrente von etwa 10 Mark für den Kopf der Bevölkerung festhält.

Im Anfange unserer Abhandlung hatten wir ermittelt, daß auf die erwerbsfähige Person in der modernen Großstadt eine Bodenrente von rund 150 Mark entfällt. Das sind für den Fall, daß auf eine Familie im Durchschnitt 4 Personen kommen, auf den Kopf der Bevölkerung 37,5 Mark, also rund 4 mal so viel Bodenrente als für die Industriekolonie. Die jährlichen Ausgaben der Großstädte belaufen sich im Mittel auf etwa 57,5 Mark für den Kopf, was mit der ebenberechneten Bodenrente von 37,5 Mark zusammen rund 95 Mark gegen die oben ermittelten 51 Mark in max. und 42 Mark im Durchschnitt ausmacht. Ebenezer Howard hat auf anderem Wege dieses Verhältnis für England auf 90 zu 40 Mark berechnet. Man kann also mit ziemlicher Sicherheit annehmen, daß die dauernden Lasten der Bevölkerung durch die Industriekolonie auf die Hälfte herabgesetzt werden, wozu nun aber noch alle ferneren Vorteile sowohl für die Ansiedler wie insbesondere für die ansiedelnde Großstadt kommen.

Zunächst ist hervorzuheben, daß bei 5000 Einwohnern und rund 2000 Morgen Gesamtfläche auf den Einwohner 0,4 Morgen oder etwa 1000 qm Fläche kommen, wenn die Kolonie vollständig besiedelt ist. Die Stadt Hannover, eine der mit öffentlichen Anlagen und Erholungsstätten am aller reichsten gesegneten, wird bei völliger Besiedlung des noch zur Verfügung stehenden Landes ungefähr 700 qm Fläche für den Einwohner haben, wobei aber die allein rund 2500 Morgen umfassende Stadtforst mitberechnet ist, ohne diese dagegen nur rund 600 qm.

Die oben als bleibend berechnete Bodenrente von 10 Mark pro Einwohner entspricht einer durchaus abzugsfreien Pachteinnahme von 50 000 Mark für die Gesamtfläche oder von 25 Mark für das Jahr und den Morgen. Das ist ein Durchschnittswert, der selbstverständlich auf die 5 einzelnen Anziedelungszonen ganz nach dem Verhältnisse des Nutzens verteilt werden muß, den die einzelnen Zonen-

bewohner aus dem Boden ziehen, bezw. nach dem idealen und realen Werte, den für sie der Boden hat. Wir wollen annehmen, daß der zonenmäßige Anteil an dem Durchschnittswerte von 25 Mark Pacht für den Morgen

1) in der äußersten, VI. Zone 5/10=12,5 M. für den Morgen
2) „ „ „ V. „ 7,5/10=18,75 „ „ „ „
3) „ „ „ IV. „ 10/10=25,00 „ „ „ „
4) „ „ „ III. „12,5/10=31,25 „ „ „ „
u. 5) „ „ „ II. „ 15/10=37,50 „ „ „ „
im Durchschnitt=25,00 M. für den Morgen

betrage, d. h. daß die innerste Wohnzone einen dreimal so hohen Pachtertrag vom Morgen bringe, als die äußerste. Dann haben die Gärtner und Landwirte noch nicht einmal die Hälfte der Pacht zu zahlen, die jetzt in der Regel erhoben wird, haben aber das Absatzgebiet unmittelbar vor der Tür, und die Bewohner der vornehmsten Wohnklasse zahlen fast gar keine Pacht. Man könnte also ohne Bedenken die Gärtner, Landwirte und Arheiter von jeder Bodenrente befreien, ihnen dafür aber Höchstpreise für ihre Marktware vorschreiben, und den besseren Wohnvierteln und den Villenbewohnern in der Mitte die doppelte Durchschnittsrente auferlegen, ohne daß irgend wer im Ansiedlungsgebiete die Bodenpacht sonderlich empfände und gegen diese Pachtverteilung etwas einwenden könnte.

Da die von uns als bleibend angenommene dauernde Bodenrente von 50000 Mark im Jahr eine reine Einnahme bedeutet, so können die Zinsen des sich ansammelnden Kapitals zur Verminderung der Gemeindelasten verwendet werden, wodurch ein allmähliches Heruntergehen dieser Lasten entstehen würde, bis schließlich die Zinsen der Bodenrente hinreichen würden, alle laufenden Ausgaben zu decken. Das durch die kleine Bodenpacht sich ansammelnde Kapital selbst aber würde eine nie versagende Einnahmequelle für die Begründerin der Ansiedelung, also für die Großstadt, werden.

Es kommen aber noch weitere finanzielle und nicht zuletzt moralische und soziale, sowie städtebauliche Vorteile für die Stadtgründerin in Frage.

* * *

Wenn die ansiedelnde Großstadt den Grundsatz festhält, die Industriekolonien, wie wir sie dauernd nennen wollen, nicht über eine bestimmte Größe hinaus anzulegen, also angenommen etwa nicht über 5000 Einwohner, so wird sie in der Lage sein, eine Reihe solcher Ansiedlungen in ihrem Umkreise entstehen zu lassen, deren gemeinsame Interessen in der Großstadt selbst zusammenfließen. Sie ist die Abnehmerin für alle Werte der Kleinindustrie, soweit sie ausgesprochen örtlichen Charakter trägt, und sie ist das Vermittelungskontor für die Erzeugnisse der umliegenden Industriekolonien nach der Außenwelt hin. Dadurch wird der Zusammenhang der Ansiedlungen mit der Zentralstelle ein andauernd inniger bleiben, sie ist für jene das Herz, während die Kolonien selbst die arbeitenden Organe, die heranschaffenden Glieder des Körpers „Großstadt" sind.

Auch Howard sieht bei seinen Gartenstädten ein Gebilde vor, das die jetzige Großstadt ersetzen soll; er will eine Gruppe von Gartenstädten, die je 30000 Einwohner umfassen sollen, um eine gemeinsame Mittelstadt von etwa 60000 Einwohner ansammeln und aus dieser Interessengruppe das machen, was als Großstadt unvermeidlich, aber dennoch wohl verbesserungsfähig ist. Die Gartenstadtbewegung will durch diese „Sozial Cities" die vorhandenen Großstädte allmählich entvölkern und sie dadurch zur Annahme der Gartenstadtidee erziehen.

Mein Vorschlag rechnet mit dem Bestehenden, er will nicht das Eine zerstören, indem er das Andere aufbaut, sondern er will das Alte erhalten und verbessern und Neues und Altes gegenseitig nutzbar machen. Während also einerseits die Großstadt für ihre Industriekolonien sozusagen die Lebenspenderin ist, wird andererseits jede einzelne der letzteren eine Stätte sozialer, moralischer und wirtschaftlicher Wiedergeburt für den kleinen Mann sein. Dieser wird in seiner Gartenstadt auf seiner kleinen friedlich bebauten Eigenscholle sitzen, die zwar nicht grundbuchlich sein Eigentum ist, die aber auch keinem anderen gehört, an der er ebensogut Mitbesitzer ist, als wie jeder andere um ihn her, und er wird sich freuen, nicht mehr für einen Hausagrarier und für einen kostspieligen Gemeindehaushalt arbeiten zu müssen, sondern in jeder Hinsicht für sich selbst, für seine Familie und für seine „Genossen". Und dieser Geist der Zufriedenheit wird aus den Industriekolonien in den angemorschten Körper der Mutterstadt ziehen und hier neues gesunderes Wesen werden lassen, er wird in der arbeitenden Bevölkerung die Zufriedenheit langsam heranreifen lassen und zugleich die Sehnsucht in jedem einzelnen, auch Mitglied einer Industriekolonie werden zu können.

Die Arbeitgeber aber werden sich diesen Regungen ebensowenig entziehen können, wie der wirtschaftlichen Einsicht, dort „draußen vor dem Tor" bessere Produktionsbedingungen und dadurch die Möglichkeit erlangen zu können, mit der Auslandsindustrie in erhöhten Wettbewerb zu treten.

Und die Großstadt selbst, die Verwaltung, wird ein gutes Geschäft hierbei machen; denn erhöhte Produktivität und vermehrte Absatzgebiete stärken die Steuerkraft, und die Bodenrente, die jetzt in den nimmersatten Geldschrank von ein paar Kapitalisten fließt, entlastet nach und nach den Etat der Mutterstadt und hilft ihr, alte Schulden zu tilgen.

Für den Städtebau entsteht eine ganz neue Aufgabe. Hier in der Industriekolonie kann er mit verminderten Kosten dennoch neues, eigenartiges schaffen ohne Rücksicht auf Privatbesitz und auf alle zu dessen Gunsten die Arbeit des Künstlers und Technikers einschränkenden Gesetze. Hier können die Erfahrungen der Großstädte für die Klein- und Mittelstadt in zweckentsprechender Weise zu Nutz und Frommen sowohl dieser selbst, wie jeder einzelnen Großstadt verwertet werden, und hier wird alles das vermieden werden können, was den Großstadtbürger gegen den Techniker einnimmt, in erster Linie die so oft beklagte und als kostspieliges Übel verschrieene „Straßenbuddelei". Schon Fritsch schlägt in seiner „Stadt der Zukunft" vor, bei den neuen Städten in jeder Straße einen Tunnel anzulegen, der alles das aufnimmt, was an Leitungen erforderlich ist, und dieser ist auch so naheliegend, daß ihn die Städtetechnik ohne weiteres für sich nutzbar machen wird.

Aber namentlich dem Künstler wird eine ganz neue Aufgabe erwachsen. Schon allein der Bebauungsplan, der bis auf die durch Eisenbahn und Schiffahrtskanal und die

Verbindung mit der Mutterstadt gegebenen Linien ein unbeschriebenes Blatt vor sich hat und nun nach Herzenslust großen Ideen Raum geben kann. Der beiliegende Plan der ersten englischen Gartenstadt ist kein „Non plus ultra", aber er zeigt doch auch schon, daß ein ganz anderes zu schaffen ist, als bei der „Erweiterung" irgend einer verbauten Landstadt, die zur Industriestadt ausgewuchert ist, oder bei ähnlichen Aufgaben. Und dann in den Bauten selbst, in den öffentlichen Gebäuden sowohl wie in den kleinen „Eigenheims", welche Fülle von künstlerischen Aufgaben sind in ihnen enthalten, wo nicht mehr der teure Grund und Boden Sparsamkeit in schönheitlicher und gesundheitlicher Beziehung heischt!

Auch in dieser Hinsicht hat die deutsche Gartenstadtgesellschaft schon eine sehr bemerkenswerte Propaganda gemacht und zwar insbesondere durch die Flugschrift „Gartenstadt und ästhetische Kultur" von H. Kampffmeyer, in der auch die hier ebenfalls beigefügten Abbildungen siehe Tafel 24, von Häusergruppen aus der englischen Arbeiterkolonie „Bournville", einer Gründung des Kakaofabrikanten Cadbury enthalten sind.

Ich will hier noch die Kampffmeyerschen Ausführungen über die allgemeine Kunstpflege in der Gartenstadt für sich selbst reden lassen.

Es sei mir nun gestattet, kurz auf einige der ästhetischen Aufgaben hinzuweisen, die schon gegenwärtig durch den Dürerbund, durch die freie Volksbühne und andere Vereinigungen mit Glück gelöst sind und die aus den eben erwähnten Gründen in der Gartenstadt auf ganz besonders rege Anteilnahme rechnen dürfen.

Ich sprach vorher von dem Stadtplan, den Gärten und Häusern. Es gälte nun die Wohnungen mit dem passenden Hausrat zu versehen, und es läge nahe, auch hier das genossenschaftliche Prinzip anzuwenden. Das würde am besten in der Form geschehen, daß man eine Organisation nach Analogie der Konsumgenossenschaften gründete, die sich Kunstgenossenschaft nennen könnte und in deren Vorstand auch einige Künstler zu wählen wären. Der Vorstand würde nun einfache und dabei schöne Möbel nach guten Entwürfen bei einer leistungsfähigen Möbelfabrik bestellen und den Mitgliedern zum Selbstkostenpreis abgeben. Auch künstlerischer Wandschmuck und Reproduktionen von guten Skulpturen könnten auf dieselbe Weise billiger beschafft werden.

Diese Kunstgenossenschaft müßte ihre Wirksamkeit allmählich auf alle Gebiete ästhetischer Kultur ausdehnen. Jede neue Sektion würde ihren eigenen Vorstand haben, der gleichzeitig im Zentralausschuß säße und dadurch ein geschlossenes Zusammengehen der einzelnen Bestrebungen verbürgte.

So würde sich bald das Bedürfnis nach einer guten Volksbücherei geltend machen, mit der einige Lese- und Gesellschaftsräume sowie eine Verkaufsstelle guter Volkslitteratur zu verbinden wäre. Außerdem müßte ein geeigneter Raum für Ausstellungen aller Art geschaffen werden. Darin würde, ähnlich wie in dem erwähnten Ruskinhause in Bournville, die Veredelung des dilettantischen Kunstschaffens besonders berücksichtigt werden. Vor allem dadurch, daß mustergiltige Handarbeiten, geschmackvolle Kostüme, künstlerische Photographien und kunstgewerbliche Arbeiten aller Art gezeigt würden. Natürlich müßten regelmäßig tüchtige Künstler zur Veranstaltung von Sonderausstellungen eingeladen werden.

Sobald die Stadt genügend herangewachsen wäre, müßte zum Bau geeigneter Konzert-, Theater- und Vortragsräume geschritten werden. Aehnlich wie es bei der „Freien Volksbühne" der Fall ist, könnte auch hier der Vorstand mit den betreffenden Schauspielern und Musikern in direkte Verbindung treten und den Mitgliedern gediegene Kunstgenüsse für geringen Entgelt beschaffen. Die Verbilligung hätte hier wie auf den vorher genannten Gebieten seinen Grund darin, daß infolge einer zweckentsprechenden Organisation von vornherein auf einen gefüllten Saal gerechnet werden darf und der einzelne Platz infolgedessen billiger zu stehen kommt.

Auch für persönliche Kunstübung in Liebhabertheater-, Gesang- und Orchestervereinen würde Gelegenheit und Anregung zu schaffen sein.

Um nun den rechten Boden für die Saatkörner zu bereiten, die in der Bibliothek und den Ausstellungen, in den Konzerten und Theatervorstellungen verstreut werden, hätten Hand in Hand mit den jeweiligen Veranstaltungen regelmäßige Vorträge stattzufinden, in denen wissenschaftliche wie ästhetische Probleme erörtert würden.

Diese Bestrebungen würden kluger Weise von den Besitzenden, besonders von einsichtigen Fabrikinhabern nach Möglichkeit gefördert werden. Die Industriellen*), die ihre Fabriken aus der Großstadt hinaus verlegen, tragen schon jetzt dem Vergnügungsbedürfnis ihrer Arbeiter Rechnung und suchen ihnen durch Lesehallen, Bibliotheken und Musikkapellen edlere Vergnügungen zu bieten. Sie wissen, daß der Mensch nun einmal Lebensfreude nötig hat und dass er in Ermangelung von besseren Genüssen zum Schnaps greift, der seine Arbeitskraft und Zuverlässigkeit beeinträchtigt.

An Anregungen für die genannten Bestrebungen wird es nicht fehlen. Schon jetzt haben wir eine Anzahl von Künstlern und Kunstfreunden in der Gartenstadtgesellschaft. Es werden sich ihnen hoffentlich noch neue Freunde zugesellen. Denn nur durch die rege Beteiligung künstlerisch gebildeter Menschen kann das für unsere ästhetische Kultur so wichtige Unternehmen die Entwickelung erhalten, die ich mit wenigen Strichen skizzierte.

Zudem liegt es ja im eigensten Interesse der Künstler, sich hier ein Wirkungsfeld für ihre Ideen zu schaffen, wie es unter anderen Verhältnissen kaum erreicht werden könnte. Ob die Entwicklung ganz meiner Darstellung folgen wird, das kann erst die Zukunft lehren. Der Zweck meines Aufsatzes ist erreicht, wenn er den Leser überzeugte, daß durch die Gartenstadt der Kunst ein weites fruchtbares Gebiet erschlossen wird. Hoffen wir, daß dem Felde die Arbeiter nicht fehlen.

Es soll nun noch kurz der Fall besprochen werden, der bei ganz großen Städten gegeben sein wird, wo in der Nähe der eigentlichen Stadt und überhaupt innerhalb des Weichbildes oder dicht an seiner Grenze keine Möglichkeit mehr besteht, zu landwirtschaftlichen Preisen das erforderliche Gelände zu erwerben. Hier sind in der Regel ausgezeichnete Bahn- und Schiffahrtsverbindungen mit den entlegeneren Vororten vorhanden, die auch meistens die großstädtische Industrie schon veranlaßt haben, sich weit ab von der Zentrale anzusiedeln. Dabei spielen oft 20 bis 30 km weite Entfernungen nur eine geringe Rolle.

Auf den gleichen Standpunkt kann sich nun auch die Großstadt stellen: kein Spekulationsland, sondern Ackerland, billiges und billigstes Land, erwerben, ganz gleich, ob es ein paar Kilometer mehr oder weniger von der Stadt ab ist, wenn es nur an der Eisenbahn liegt und in der Nähe einer Station. Die Verbindung mit der Großstadt ist ja nur für die Gesamtheit der Kolonie als solche, nicht aber für jeden Ansiedler Lebensbedingung. Der empfängt seine wirtschaftliche Existenz nicht von der Mutterstadt, sondern aus der Kolonie selbst heraus und kann also einer besonders nahen und innigen Verbindung mit jener entraten. Die Industriekolonien bei den ganz großen Städten werden zu Anfang in einem ähnlichen Verhältnisse zur Großstadt stehen, wie die näheren Provinzialkleinstädte zur Provinzialhauptstadt, nur daß alle Vorteile, die der Kleinstadt erwachsen, für die Hauptstadt unmittelbar eine erhöhte Einnahme im Gefolge haben.

Ich komme jetzt zu einem Punkte, der für das Zustandekommen solcher kommunalen Industriekolonien von besonderer Wichtigkeit ist, nämlich zu der Schwierigkeit, die großstädtische Industrie möglichst schnell und

*) Es sei hier nur an die Wohlfahrtseinrichtungen von Krupp und Schwartzkopff erinnert.

dann auch dauernd für die Idee zu gewinnen, in Zukunft nicht mehr auf Eigenland zu sitzen, sondern sozusagen nur Pächter der Großstadtgemeinde zu sein.

Die Industrie, namentlich die Großindustrie, besitzt ja jetzt überall in den Städten gewaltige Grundflächen, die Riesenvermögen bedeuten, wenn sie als Fabrikland frei und als Bauland verwertbar werden. Aus dem Ertrage dieser Flächen gewinnt bei ihrer Erschließung für Bauzwecke der bisherige Eigentümer leicht die Möglichkeit, außerhalb der Stadt große Ländereien zu erwerben, auf denen er als eigener Herr nach Belieben schalten und walten kann. Und das ist eben die größte Gefahr für die Großstadt schon jetzt sowohl wie dann, wenn sie selbst „Städtegründerin" wird. Man wird aber dieser Gefahr aus dem Wege gehen können, und die Großstädte werden in der Lage sein, trotzdem die Auswanderung der Industrie auf das Land für sich nutzbar zu machen, wenn sie etwa wie folgt verfahren.

Das Hauptmittel zur Erreichung dieses Zweckes bietet wieder der Bebauungsplan der Stadt. So lange über die in der Stadt belegenen Fabrikgrundstücke hinweg noch keine Straßen vorgesehen sind, hat das Gelände nicht viel Wert. Der Spekulationswert kommt erst, wenn das Gelände durch gemeindeseitige Fluchtlinienfestsetzung in Straßen und Baublöcke aufgeteilt und der Erschließung als Bauland zugänglich gemacht wird. Diese Festsetzung hängt aber ganz von dem Willen der Stadtgemeinde ab, kein Mensch kann sie — wenigstens bei der gegenwärtigen Gesetzgebung — zwingen, Straßen in ihren Bebauungsplan aufzunehmen, die sie nicht haben will. Deshalb werden sich die Fabrikbesitzer, wenn sich aus irgend einem der vielen Gründe die Anlage eines neuen Fabrikunternehmens außerhalb der Stadt als notwendig erwiesen hat, zunächst wegen der Erschließung ihres gegenwärtigen Besitzes zu Bauland mit der Stadtverwaltung verständigen, um darnach ihren eigenen Bauplan und die Rentabilitätsberechnung des neuen Unternehmens aufstellen zu können.

Nun kann die Stadt, die selbst genügend Land besitzt und dieses besonders für die Anlage von Industriekolonien verwerten will, ihre Gegenbedingungen machen, und diese Bedingungen werden in der Regel — wenn sie aus unseren bisher entwickelten Gesichtspunkten aufgestellt werden — für den Unternehmer so in die Augen springend vorteilhafte sein, daß es einfach seine Pflicht gegen sich selbst und gegen seine Arbeiter sein muß, ihnen näher zu treten. Wenn der Industrielle, anstatt Hunderttausende im Landerwerb festlegen zu müssen, gegen eine ganz geringe Bodenpacht die Möglichkeit einer neuen Ansiedlung mit allen zu erwartenden Verkehrs- usw. -Annehmlichkeiten gewinnen und durch das Eingehen auf diese Möglichkeit, durch ihr Ausnutzen, seinen alten, sonst unverzinst brachliegenden Grundbesitz der Verwertung zugänglich machen kann, dann wird er sich nicht lange besinnen und sich mit der Stadt zu einigen suchen. (Schluß folgt in Heft 4).

ENTEIGNUNG UND UMLEGUNG.

Von Dr. ing. J. STÜBBEN, Berlin-Grunewald.

Im abgelaufenen Jahrgange dieser Zeitschrift ist mehrmals versucht worden, das Recht der Städte auf Enteignung und Umlegung von Grundstücken zu Gunsten der Ausführung festgestellter Bebauungspläne als entbehrlich darzustellen. Diese Auffassung, welche einem in den deutschen Städten, namentlich in den Städten des Westens, fast täglich hervortretenden Bedürfnisse widerspricht, scheint ihre Erklärung in dem Umstande zu finden, daß über Begriff und Zweck der Enteignung und Umlegung ein gewisses Dunkel herrscht. Es möge in den nachfolgenden Zeilen versucht werden, dieses Dunkel zu lichten und die Bestrebungen von Stadtvorständen und Sozialpolitikern in der Enteignungs- und Umlegungsfrage kurz darzulegen und zu begründen.

Enteignung.

Bei der Enteignung auf Grund festgestellter Fluchtlinienpläne handelt es sich um zweierlei, nämlich erstens um die Entziehung des Eigentums an solchen Grundflächen, die zur Anlage oder Erbreiterung von Straßen und freien Plätzen in Anspruch genommen werden; zweitens um die Entziehung des Eigentums an Grundflächen, welche nicht zu Straßen und Plätzen verwendet werden sollen, Die letzteren Grundflächen lassen sich unterscheiden in

a) Grundflächen für öffentliche Gartenanlagen (Erholungsplätze, Spielplätze, Parks),
b) Grundstücksteile, welche, selbst nicht bebauungsfähig, die Bebauung anderer Grundstücke verhindern, (Prellstreifen, Masken usw.),
c) Zusammenhängende, im wesentlichen bebaute Grundflächen in alten Stadtteilen,
d) Zusammenhängende, im wesentlichen unbebaute Grundflächen im Stadterweiterungsgelände,
e) Grundflächen zur Errichtung öffentlicher Gebäude, Anlage von Schlachthöfen, Märkten, Abwässer-Reinigungsanstalten u. dgl.

Zur Enteignung der erstgedachten Straßen und Platzflächen ist den Stadtgemeinden sowohl in Deutschland als im Auslande fast überall das gesetzliche Recht zuerkannt und in fortwährender Uebung. In einzelnen wenigen Staaten ist das Recht nicht ein kommunales, sondern dem Ermessen der Staatsbehörden auf Antrag der Gemeinde vorbehalten. Es wird wohl niemand auf den Gedanken gekommen, diese Gattung der Eigentumsentziehung als entbehrlich zu bezeichnen, da der Ausbau einer Stadt, insbesondere auch die Schaffung neuer Verkehrstraßen und die Erbreiterung alter Straßen und Wege, unmöglich in das Belieben des einzelnen Grundbesitzers gestellt werden kann.

Die zweite Art des kommunalen Enteignungsrechtes besteht in Deutschland zurzeit im allgemeinen nicht.

Die unter a erwähnte Ausdehnung des Rechtes zur Fluchtlinienfestsetzung und Enteignung für öffentliche Gartenanlagen ist im neuen preußischen Wohnungsgesetzentwurfe vorgesehen, indem der Begriff der Straßen- und Platzflächen auf derartige Anlagen erweitert ist. Ohne diese Erweiterung hat die Festsetzung öffentlicher Pflan-

zungen in Bebauungsplänen keine öffentlichrechtliche Wirkung, weder wenn sie von Straßen umgeben sind, noch wenn sie in das Innere von Blöcken verwiesen werden sollen, wie es beispielsweise in dem Bebauungsplane für Marienberg (Oktoberheft 1904) vorgeschlagen wird.

Die Forderung, das kommunale Enteignungsrecht auf die unter b genannten Flächen auszudehnen, entspringt den schlimmen Erfahrungen, welche in sehr zahlreichen Fällen mit sogenannten Prellstreifen, Vexierflächen, Masken und anderen Zwerggrundstücken gemacht werden, die entweder schon früher aus der Teilung und Zersplitterung größerer Grundstücke entstanden oder durch die Linien des Bebauungsplanes gebildet worden sind. Selbst nur von geringem Werte, sind sie in der Hand eigennütziger Besitzer oft ein Mittel, die Bebauung ganzer Blöcke hintanzuhalten und dadurch die bauliche Erweiterung der Stadt und die Wohnungsfürsorge zu erschweren. Daß der Übelstand besteht, kann nicht geleugnet werden. Geht doch im Westen Deutschlands die Parzellierung der Felder oft bis auf Flächeninhalte von 20 oder 30 qm und bis auf Landstreifen von 1 m Breite hinab. Auch in guten Bebauungsplänen, deren Verfasser selbstredend die Entstehung von Prellstreifen zu umgehen bestrebt sind, läßt sich bei zersplittertem oder sehr unregelmäßig geformtem Landbesitze die Abhängigkeit mancher Grundstücke von davorliegenden „Masken" nicht vermeiden. Beispiele einfacher Art zeigen die Blöcke Xa, XIIb und XX des im Dezemberhefte mitgeteilten Entwurfes zu einem Bebauungsplane für Flensburg. Die Enteignung allein wird freilich die behindernde Eigenschaft der in Rede stehenden Zwergflächen nicht aufheben; die Forderung geht deshalb dahin, nicht blos die Enteignung zu Gunsten der Gemeinde zu ermöglichen, sondern die letztere zugleich zur Abgabe des „Prellstreifens" an den behinderten Baulustigen, gegen Erstattung der Selbstkosten, zu verpflichten. Je nachdem man das Eigentumsrecht mehr nach deutscher oder mehr nach römischer Auffassung betrachtet, je nachdem man die soziale Bestimmung des Baulandes für Wohnungszwecke oder aber die Freiheit des einzelnen Eigentümers in den Vordergrund stellt, wird man zu einer Anerkennung oder einer Ablehnung dieser Enteignungsforderung gelangen.

Die unter c aufgeführte dritte Art der erweiterten Eigentums-Entziehung, gewöhnlich Zonenenteignung genannt, besteht zu Gunsten der Gemeinden in zahlreichen Staaten des Auslandes, so in Belgien, Holland, Frankreich, Italien. Sie ist durch besondere Akte der Gesetzgebung auch in Oesterreich-Ungarn, England und in Hamburg verwirklicht; in Preußen kann sie nur angewendet werden auf Grund Königlicher Kabinettsorder.

Der Umbau gesundheitswidriger und verkehrswidriger alter Stadtteile vollzieht sich, wie gegenwärtig in Hamburg, so besonders in belgischen, französischen und englischen Städten dadurch, daß der in Betracht kommende Ausschnitt der Altstadt nebst den aufstehenden Baulichkeiten, selbstverständlich gegen volle Entschädigung, den Eigentümern entzogen wird, um alsdann das neue Straßennetz anzulegen und die Blöcke aufs neue einzuteilen und sachgemäß zu bebauen.

Aber auch für bisher unbebautes Gelände im Stadterweiterungsfelde, oben zu d aufgeführt, wird in Belgien die Zonenenteignung in dem Sinne angewandt, daß die bisherigen Feldgrundstücke zum zeitigen Werte in das städtische Eigentum genommen und nach Anlage der Straßen für den Bau von Wohnhäusern verkauft werden.

Handelt es sich im Falle c, d. h. in der Altstadt, mehr um „Sanierungsmaßregeln", so ist bei der Zonenenteignung im Außengelände die Wohnungsfürsorge im allgemeinen und die Bereitstellung von Baugelände zu mäßigem Preise im besonderen der leitende Gedanke.

Unter den Begriff der Zonenenteignung fällt es indes auch, wenn man, wie in Punkt e angegeben, zwangsweise durch den Bebauungsplan Privateigentum zu Bauplätzen für öffentliche Gebäude in Anspruch nehmen oder das Innere sehr geräumig angelegter Baublöcke für „Eislauf- und Radfahrplätze, Parkhöfe, größere Werkstätten und Fabrikanlagen, Badeanlagen, Wäschereien, Schulhäuser, Markt- und Schlachthausanlagen" bestimmen und für die Gemeinde bereit halten will. In Preußen hat eine solche Planung, wie sie beispielsweise der Bebauungsplan für Marienberg im Oktoberhefte zeigt, zur Zeit keine rechtliche Wirkung. Die Vorschrift eines inneren Bauwichs oder, besser ausgedrückt, einer hinteren Baulinie, ist eine recht unsanfte, weil entschädigungslose Maßregel. Sie ist zwar ein geeignetes Mittel zur Freihaltung des Blockinnern, hat aber keine die Enteignung vorbereitende Kraft, sondern stellt nur eine polizeilich gezogene, von Baulichkeiten nicht zu überschreitende hintere Grenze dar.

Ob man die Zonenenteignung im Inneren wie im Äußeren der Städte im Sinne der Punkte c, d und e für nötig, nützlich oder entbehrlich hält, das richtet sich hauptsächlich nach der Beantwortung der Frage: Soll die Beseitigung von Wohnungsschäden und die Schaffung neuer Wohnungen mehr vom öffentlichrechtlichen Gesichtspunkte betrachtet oder aber der privaten Spekulation überlassen werden; soll ferner der Privatbesitz zwangsweise in Anspruch genommen werden zu Gunsten öffentlicher Bauanlagen, wie Kirchen, Schulen, Schlachthäuser, Bäder, Radfahrplätze udgl.?

Zu Gunsten der Zonenenteignung im Inneren alter Städte hat sich sogar der Zentralverband deutscher Haus- und Grundbesitzer-Vereine auf seiner Stettiner Versammlung vor einigen Jahren ausgesprochen; für die Sozial- und Gemeinde-Politiker ist es wohl nur fraglich, ob vorzuziehen sei, auftretende Bedürfnisse dieser Gattung von Fall zu Fall durch besonderes Gesetz (oder besondere landesherrliche Verordnung) zu regeln, oder den Gemeinden derartige Aufgaben, selbstredend mit den nötigen Schutzmaßregeln, durch ein allgemeines Gesetz zu erleichtern.

Die kommunale Zonenenteignung im Außengelände wurde namentlich vom Oberbürgermeister Adickes in seinem bekannten ersten Gesetzentwurfe vorgeschlagen; sie wird von manchen Sozialpolitikern und namentlich von den sogenannten Bodenreformern empfohlen, um den nachteiligen Folgen der Bodenspekulation auf das tatkräftigste entgegenzutreten. Es läßt sich indes nicht verkennen, daß die Forderung, Baugelände für neue Wohnungen durch Entziehung des Privatbesitzes zu schaffen, etwas stark Sozialistisches an sich hat, und es ist deshalb zu verstehen, daß auch manche fortgeschrittenen Köpfe vor dieser Maßregel zurückschrecken.

Auf starke Bedenken scheint endlich eine allgemeine gesetzliche Regelung auch derjenigen Art der Zonenenteignung zu stoßen, die sich darauf beschränkt, Privatland

für öffentliche Bauten in Anspruch zu nehmen, möge dies schon bei Feststellung des Bebauungsplanes, möge es erst später bei eintretendem Bedürfnisse geschehen. Bis auf weiteres sind die Gemeinden auch für diese Art der Enteignung auf landesherrliche Anordnung im Einzelfalle angewiesen.

Unsere Darlegungen über die Enteignungsfrage möchten wir dahin schließen, daß die Notwendigkeit der gewöhnlichen Eigentums-Entziehung an zukünftigen Straßen- und Platzflächen wohl von Niemand bestritten, daß ferner die Zonenenteignung zu Gunsten der Sanierung alter Stadtteile und der Schaffung neuer Gartenanlagen eine große Schar von Freunden hat, während der Ruf nach Zonenenteignung im unbebauten Gelände, sei es für Wohnzwecke, sei es für öffentliche Bauanlagen und nach Enteignung von Prellstreifen zurzeit aussichtslos erscheint. Die zuletzt genannte Enteignungsart wird übrigens durch die gesetzliche Ordnung der Umlegung gegenstandslos.

Außer Acht geblieben sind hier die vielfach hervorgetretenen, auf Verbesserung des Enteignungs-Verfahrens gerichteten Wünsche, die eine Beschleunigung einerseits und eine gerechtere Bemessung der Entschädigung andererseits zum Ziele haben.

Umlegung.

Es ist bekannt, daß das Umlegungsbedürfnis in manchen Fällen gesteigert oder herbeigeführt worden ist durch eine rücksichtslose Legung der Fluchtlinien für neue Straßen. Die wirklich guten und tadelfreien Entwürfe sind im Städtebau vermutlich ebensosehr in der Minderzahl wie in anderen Zweigen des Bauwesens. Gute Bebauungspläne sind bestrebt, die neuen Straßen derart den Grundstücksgrenzen anzupassen, daß Prellstreifen, wie schon vorhin bemerkt, vermieden werden und möglichst viel Eigentumsgrenzen senkrecht zu den Fluchtlinien stehen. Dadurch wird das Umlegungsbedürfnis eingeschränkt, aber keineswegs beseitigt. Man denke nur an die zahlreichen Landstraßen, die allmählich der städtischen Bebauung einverleibt und oft auf langen Strecken von den bisherigen Grundstücksgrenzen in spitzen Winkeln geschnitten werden; man denke an die in der Rheinprovinz vielfach vorkommende Bildung von Landstreifen, deren Breite von 5 m bis zu 1 m, wie schon erwähnt, hinabgeht; man denke endlich an das mitunter verwirrende Gemenge von Eigentumsgrenzen in der Nähe dörflicher Vororte oder im freien Ackerfelde. Der städtische Bebauungsplan würde nicht einmal dann allen solchen Grenzlinien sich anpassen können, wenn er sich nur dieses Ziel steckte; er kann es um so weniger, je mehr sonstige Gesichtspunkte von oft größerer Bedeutung in den Vordergrund treten.

Unter „Umlegung“ versteht man nun diejenigen an Eigentumsgrenzen vorzunehmenden Veränderungen, welche nötig sind, um aus den zu schmalen, zu langen, mißgestalteten oder ganz verschlossen liegenden Feldparzellen brauchbare Baustellen zu machen oder sie in solche einteilen zu können. Im Januarhefte des vorigen Jahrgangs ist versucht worden, gewisse Ausschnitte aus den Bebauungsplänen von Köln und Hannover in akademischer Weise so umzugestalten, daß das Umlegungsbedürfnis verschwinde. Trotz Außerachtlassung anderer Gesichtspunkte gelang dies nicht, wie auf Seite 38 und Seite 128 des genannten Jahrgangs nachgewiesen wurde. Wohl wurden die Fälle nötiger Umlegung an Zahl eingeschränkt, aber es blieben Parzellen von 100 bis 200 m Tiefe, von 6 bis 4 m Breite und Reststücke von dreieckiger Form übrig. Auch in dem Bebauungsplane für Marienberg im Oktoberhefte des vorigen Jahrganges, besteht trotz der ungewöhnlichen Größe und Regelmäßigkeit der Feldparzellen eine große Zahl von Fällen, wo erst durch Landaustausch benachbarter Besitzer die Bebauungsfähigkeit hergestellt wird. Der im Dezemberheft veröffentlichte Flensburger Plan würde, außer in den bereits genannten Blöcken, behufs sachgemäßer Bebauung Umlegungen erfordern in den Blöcken VII, VIII, XI, XVII u. a., obschon die Eigentumsverhältnisse sehr wenig verwickelt sind. Die „freiwillige“ Grenz-Umlegung ist deshalb ein bei den meisten Stadterweiterungen sich fortwährend wiederholender Vorgang, bei welchem der Mächtige und Rücksichtslose das Uebergewicht hat über den Schwachen. Das aber ist nicht das nachteiligste; sondern der öffentliche Schaden beruht darauf, daß ein Eigentümer, der mit Überlegung oder gar mit böswilliger Absicht die Umlegung ablehnt, es oft in der Hand hat, eine ganze Gruppe von Besitzern an der Verwertung und Bebauung ihrer Grundstücke zu verhindern. Ja, wenn jemand dazu übergeht, hindernde Grundstücke in mehreren Teilen der Stadterweiterung anzukaufen, so ist er unter Umständen stark genug, die Entwicklung dort in großem Umfange zu hemmen und seinem an anderer Stelle gelegenen Besitze zuzuführen. In der Denkschrift des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieurvereine vom Jahre 1897 ist auf Seite 4 bis 10 geschildert, wie in solcher und ähnlicher Weise namentlich der kleine Besitzer von dem großen vergewaltigt werden kann und wie der schließliche Nachteil die Allgemeinheit trifft, indem der Markt an fertigen Baustellen verkümmert und die Wohnungsfürsorge erschwert wird.

Es ist deshalb seit Jahrzehnten die Frage erörtert worden, ob es in sozialpolitischem Sinne zulässig ist, durch den Einzelnen die Allgemeinheit wehrlos benachteiligen zu lassen, ob es nicht vielmehr öffentlichrechtlich geboten erscheint, durch ein gesetzlich geordnetes Umlegungsverfahren den Schädigungen vorzubeugen. Schon in R. Baumeisters „Stadterweiterungen“ vom Jahre 1876 wurde die Notwendigkeit gesetzlicher Umlegung hervorgehoben. Als aber Adickes im Jahre 1893 mit seinem ersten Gesetzentwurf an den preußischen Landtag herantrat, stieß seine Umlegungs-Forderung bei großen politischen Parteien auf Verständnislosigkeit. Der Gesetzentwurf wurde in den Kommissionsverhandlungen des Abgeordnetenhauses begraben. Besseren Erfolg hatte er mit seinem erneuten auf den Bezirk der Stadtgemeinde Frankfurt a./M. beschränkten Vorstoß im Jahre 1901, aber auch dieser Erfolg wurde aus Mangel an Einsicht mit möglichst vielen Erschwerungen umgeben. Inzwischen ist die Erkenntnis dessen, um was es sich handelt, in immer weitere Kreise gedrungen, und zahlreiche Schriftsteller wie Politiker fordern aus sozialen und volkswirtschaftlichen Gründen die gesetzliche Ordnung der städtischen Grundstücksumlegung. Sie können sich mit Recht darauf berufen, daß die Umlegung (Feldbereinigung, Verkoppelung, Separation) zu Gunsten ländlichen Besitzes längst besteht und daß die mit dem städtischen Baulande verknüpften Interessen mindestens ebenso wichtig sind, wie die landwirtschaftlichen.

Die Grundbesitzervereine haben sich bisher dem Umlegungszwange abhold gezeigt; sie fürchten, obschon Niemand zu bestreiten vermag, daß die Umlegung an sich allen nützlich und keinem schädlich ist, ein ihren Interessen nachteiliges Anwachsen der jetzt schon großen Macht der Gemeinde gegenüber dem Grundbesitz. Kann man auch die Grundbesitzervereine nicht als unbefangene Sachverständige für die Maßregeln des Städtebaus heranziehen, so mag es doch mit Recht bedenklich erscheinen, den Stadtverwaltungen die Leitung des amtlichen Umlege-Verfahrens aufzutragen, namentlich dann, wenn sie selbst über großen Besitz verfügen. Im Frankfurter Gesetz ist deshalb eine Regierungskommission mit der Umlegung betraut; Küster und andere empfehlen die ländlichen „Generalkommissionen" als Leiter des Verfahrens, Abendroth hat schon früher eine staatliche Behörde nach Art dieser Generalkommissionen vorgeschlagen. Auch darüber kann man verschiedener Meinung sein, ob es vorzuziehen sei, die Agrargesetzgebung zum Zwecke der städtischen Umlegung zu ergänzen oder ein allgemeines neues Gesetz zu schaffen, wie es in Baden und in der Schweiz geschehen ist, oder aber eine provinzielle Regelung eintreten zu lassen. Sachsen und Hamburg haben die Frage bei Gelegenheit des Erlasses allgemeiner Baugesetze geordnet. In Wien bedarf es vor der Erteilung der Bauerlaubnis der amtlichen Genehmigung der Bauplatz-Einteilung. Für München wurde vom dortigen Architekten- und Ingenieur-Verein dieselbe Forderung erhoben. Dadurch wird das Bauen auf ungeregeltem Gelände verhindert und auf die Umlegung der Grenzen ein amtlicher Druck ausgeübt.

Alle diese rechtstechnischen Erwägungen über den besten Weg zum Ziele sind nicht eigentlich Sache des Bautechnikers. Der Städtebauer wird mit jeder Rechtsgestaltung zufrieden sein, welche die herrschenden Übelstände und Schwierigkeiten beseitigt; er wird aber eines unbedingt fordern müssen: daß nämlich der Umlegung die Feststellung des Bebauungsplanes voraufgeht und daß sowohl beim Bebauungsplan als beim Umlegen dem Sachverständigen die nötige Einwirkung gewährleistet wird.

Die Enteignung von Prellstreifen und Masken fällt bei der amtlichen Umlegung im allgemeinen fort, weil auch aus mißgestalteten, zerschnittenen und verschlossen liegenden Flächenteilen bebaubare Grundstücke gebildet werden; die Eigentumsentziehung gegen Schadloshaltung kommt nur noch in Frage für solche Zwergflächen, die wegen ihrer Kleinheit weder selbständig, noch mit andern Flächen desselben Besitzers vereinigt, in bebaubare Grundstücke umgewandelt werden können. Sie sind zu enteignen und gelangen mit zur Verteilung unter die in die Umlegung einbegriffenen Besitzer.

Für Enteignung und Umlegung gilt der Satz, daß die besten Gesetze diejenigen sind, welche wirken, ohne angewandt zu werden. Der gütliche Erwerb und die freiwillige Umlegung werden aufs kräftigste gefördert, wenn dem aus Eigennutz Widerstrebenden bekannt ist, daß es gegen unbillige Ansprüche Rechtsmittel gibt. Liegen in einzelnen Städten und Gegenden, z. B. im Osten Preußens, infolge günstiger Verteilung des Grundbesitzes die Verhältnisse so, daß die amtliche Umlegung entbehrlich ist, so ist das kein Grund, das gesetzliche Rechtsmittel dem Westen und Süden vorzuenthalten. Ein guter Bebauungsplan hat, wie andere Weiterungen, so auch das Bedürfnis der Umlegung und Enteignung nach Möglichkeit zu vermeiden; aber das verbleibende Maß von Schwierigkeiten sollte nicht sich selbst überlassen bleiben. Die Städtebautechniker sollten an der Erleichterung der Stadterweiterungen mitarbeiten, nicht aber gesetzgeberischen Fortschritten sich entgegenstellen, welche die bessere Erschließung neuen Baulandes, die Bekämpfung des Wohnungselendes und die Förderung der Wohnungsfürsorge zum Ziele haben.

CHRONIK 1905

ZUR HANDHABUNG DES SÄCHSISCHEN BAUGESETZES. Die Amtshauptmannschaft Chemnitz hatte die Absicht ausgesprochen, um der starken und unangemessenen Ausnutzung des Baugrundes entgegenzutreten, den Bau von Mietkasernen nicht mehr zu gestatten; auch hatte sie den Einbau von mehr als zwei selbständigen Wohnungen in jedem Geschoß und mehr als eine selbständige Wohnung im Dachgeschosse verboten. Aus dem Kreise der Bauunternehmer wandte man sich hiergegen beschwerdeführend an Regierung und Zweite Kammer und beide traten heute der Auffassung der Bauunternehmer bei. Die Regierung will die Beschränkung der Chemnitzer Amtshauptmannschaft nur da angewendet wissen, wo die Bodenpreise niedrig sind und trotz der amtshauptmannschaftlichen Bestimmungen Kleinwohnungen so billig hergestellt werden können, daß sie der Arbeiter bezahlen kann. Bei offener Bauweise hat die Regierung gegen den Einbau von 3—4 Wohnungen in das Geschoß keine Bedenken, bei geschlossener nicht gegen drei Wohnungen, wenn ordentlich gelüftet werden kann. Die Zweite Kammer stellte sich auf den Standpunkt, daß man durch den Bau großer und teurer Wohnungen nur das Zusammenziehen mehrerer Familien in eine Wohnung und das Schlafburschenwesen fördere. Die gute Absicht der Chemnitzer Behörde und die Mißstände im sächsischen Wohnungswesen wurden bei dieser

Verhandlung viel zu wenig beachtet. Die Amtshauptmannschaft hat die Überzeugung, daß durch ihre Bestimmung das Bauen keineswegs nennenswert verteuert, dagegen die spekulative Hinauftreibung des Bodenpreises verhindert und manchem Übelstande im Wohnungswesen abgeholfen wird. Wie es mit diesem in Sachsen bestellt ist, zeigt eine Erhebung, die vor einiger Zeit die sächsischen Baupolizeibehörden auf Veranlassung der Regierung angestellt haben. Das Ministerium des Innern faßt das Ergebnis dieser Untersuchung wie folgt zusammen: „Zählt man die Bevölkerungsziffern der städtischen und amtshauptmannschaftlichen Bezirke, für welche Mißstände berichtet sind, so erhält man, auch nach sehr mäßigem Ansatz der Bezirke, die nur zum Teil ungünstig sind, ein Gebiet, das mehr als die Hälfte aller Untertanen des Königreichs umfaßt."

Die DEUTSCHE GARTENSTADT - GESELLSCHAFT (Schlachtensee) hielt ihre Generalversammlung ab. Bei der Neuwahl der Geschäftleitung wurde Herr Adolf Otto-Schlachtensee zum ersten Vorsitzenden, Herrn B. Kampffmeyer-Garzau b. Rehfelde zum zweiten Vorsitzenden und Herr Paul Schirrmeister-Karlshorst zum Geschäftsführer gewählt. Der Geschäftsbericht zeigte, daß sich die Mitgliederzahl der Gesellschaft im letzten Jahre verdoppelt hat, und jetzt rund 180 beträgt. Der Jahreshaushalt der Gesellschaft beläuft sich auf etwa 1700 Mark. Die Propagandatätigkeit war im Vergleich zum ersten Jahre eine ungleich rührigere. Dem Mangel an Aufklärungslitteratur wurde durch eine Herausgabe von Flugblättern und Brochüren nach Möglichkeit begegnet. An solchen wurden in diesem Jahre sechs an Zahl herausgegeben und in je einigen Tausenden verbreitet. Eine Umfrage in der Industrie zur Ermittelung derjenigen Industriezweige, die am leichtesten die Großstadt verlassen und auf dem Lande angesiedelt werden könnten, mußte trotz getroffener Vorbereitungen aus Mangel an Mitteln fallen gelassen werden. Am Wohnungskongreß beteiligte sich die Gesellschaft durch die Entsendung zweier Abgeordneten sowie durch die Veranstaltung einer Ausstelluug daselbst. Auch gab sie zu dieser Veranlassung „Leitsätze zur Wohnungs- und Ansiedlungsfrage" heraus, welche die Stellung der Gartenstadt im Rahmen der Wohnungsreform-Bestrebungen kennzeichnen. Eine monatlich regelmäßig erscheinende Zeitungskorrespondenz erhält die Zeitungen und Mitglieder auf dem Laufenden über die Entwicklung der Gartenstadtbewegung und der ihr verwandten Bestrebungen in den verschiedenen Ländern. Für den Winter ist eine eifrige Propaganda mit Lichtbildervorträgen in Vereinen sowie die Veranstaltung einer größeren Vortragsreihe in Berlin ins Auge gefaßt. Außerdem liegen schon einige Vereinbarungen mit Kiel, Hamburg, Königsberg und mehreren anderen Städten vor.

Die seit Jahren schwebende KIELER BAHNHOFSFRAGE ist durch eine Entscheidung des Ministers der öffentlichen Arbeiten zum Abschluß gebracht: Die Staatsregierung hat das Angebot der Stadt Kiel von 1½ Millionen Mark für den Erwerb des eisenbahnfiskalischen Geländes des alten Bahnhofes angenommen. Die Stadt wird jetzt die alten Gebäude niederlegen, das Gelände ebnen und Straßen durchlegen. Sie kann jetzt auch die südlichen Stadtteile durch Verlängerung der Friedrich- und Ziegelteichstraße in unmittelbare Verbindung mit dem Hafen bringen, sowie das Sophienblatt und die Kaistraße erheblich erweitern. Auch der Fiskus gewinnt bei dieser Neuordnung: Die Zufahrtswege zum Bahnhofe werden vermehrt und erweitert werden. Auf dem alten Gelände wird ein ganz neuer Stadtteil entstehen und hoffentlich wird die Besiedelung bald gelingen, wenn der Durchschnittspreis für den Grund und Boden auch sicher nicht unter 100 Mark für den Quadratmeter betragen wird, da für die Auslegung der Straßen und Plätze ein großer Teil der Fläche in Anspruch genommen werden muß.

MODERNER STÄDTEBAU. Eine in Frankfurt a. M. entstandene Baugesellschaft will eine neue Stadt, allen gesundheitlichen und künstlerischen Aufforderungen entsprechend gründen. Nahe bei Frankfurt auf dem Gebiete des hessischen Städtchens Sprendlingen soll der Gedanke verwirklicht werden durch das Entgegenkommen der hessischen Regierung, die ein 30 ha großes Waldgebiet aus dem großherzoglichen Familienbesitze mit Genehmigung des Großherzogs zur Verfügung gestellt hat und durch Verträge dafür Sorge trug, daß Spekulationsgeschäfte und Bodenwucher ausgeschlossen bleiben. Nach einheitlicher Grundidee soll die neue Anlage emporwachsen unter Berücksichtigung der notwendigen öffentlichen Gebäude, schöner Straßenzüge und Plätze und aller derjenigen Einrichtungen des Städtebaues, die für Gesundheit und Wohlbefinden der Einwohner die weitgehendsten Bürgschaften bieten. Von diesen Gesichtspunkten aus hat der Professor der Architektur an der technischen Hochschule zu Darmstadt, Pützer, den Lageplan für die neue Stadt entworfen; wenn die Einheitlichkeit der oberen Leitung gewahrt bleibt und die Bedingung einer geschmackvollen und praktischen Bauweise durchgeführt wird, so darf man allerdings gespannt sein, in welcher Art die Idee, eine Musteranlage des Städtebaus zu gründen, sich in die Wirklichkeit übersetzen läßt.

Im TECHNISCHEN GEMEINDEBLATT, (Zeitschrift für die technischen und hygienischen Aufgaben der Verwaltung, herausgegeben von Professor Dr. H. Albrecht, Groß-Lichterfelde) No. 1 1904, befindet sich ein lesenswerter Aufsatz von Dr. M. Brandts, Direktor der Provinzial-Feuer-Versicherungs-Anstalt der Rheinprovinz, Düsseldorf: „Die Erschließung von Baugelände und die Herbeiführung einer zweckmäßigen Gestaltung von Baugrundstücken durch Umlegung".

Die ZEITSCHRIFT FÜR WOHNUNGSWESEN, herausgegeben von Professor Dr. H. Albrecht, Groß-Lichterfelde, bringt in No. 3 des Jahres 1904 einen literarischen Nachweis, der auch einiges für den Städtebau Bedeutungsvolles enthält: „Bodenreform und Wohnungsfrage (Die Selbstverwaltung 1904, No. 32),

Dr. C. Gurlitt, Geh. Hofrat, Professor: „Der deutsche Städtebau". (In Wuttke, Die deutschen Städte, I. Bd., Leipzig 1904, Seite 23—45),

Heimatschutz und Bodenreform (Volksgeselligkeit, Dresden 1904, No. 9).

Dr. ing. Herm. Muthesius, Regierungsrat: „Unsere Wohnungen". (In seinem Buche: „Kultur und Kunst" Leipzig, Diederichs 1904).

BERICHTIGUNG zur Abhandlung des Herrn Kiehl, Aachen, im Heft 2 des II. Jahrganges: Die Originalzeichnung zu Tafel 9 „Entwurf zu einem Parterre im Garten des Herrn Generalkonsul C. Stollwerck in Köln" ist nach einer Skizze zu einem Lageplan und einem Längsprofil des Prof. Bruno Schmitz, Berlin-Charlottenburg angefertigt. Die Originalzeichnung zu Tafel 10 unter C, Entwurf zum Friedrich Wilhelm-Platz in Frankfurt a. O. ist nach einer Planskizze desselben Architekten ausgeführt. Zur Abbildung 3 der Gartenanlage des Fräulein von Steffen in Düsseldorf ist nur der Entwurf von den Gartenarchitekten Hardt & Nauen gefertigt.

BRIEFKASTEN.

Herrn Regierungsbaumeister A. BOHRER in Köln a. Rh. Verbindlichen Dank für die Zusendung des als geschmackvolle Broschüre im Verlage von J. P. Bachem, Köln a. Rh. 1904 erschienenen Sonderabdruckes (aus Heft V u. VI unserer Monatsschrift) Ihrer Abhandlung: „Vom Kölner Dom und seiner Umgebung". Wir wünschen guten Erfolg der guten Sache!

Herrn Stadtbaumeister CLEMENS, Leiter des Stadterweiterungsbureaus in Königsberg i. Pr. Wir freuen uns über die Wirkung unserer Zeitschrift und danken für die übersandten Ausschnitte der Königsberger Allgem. Zeitung. Der Erfolg kann Ihren Bestrebungen nicht fehlen, da Sie Herrn Oberbürgermeister Körte für sich und die Bezirksverwaltung des Deutschen Technikerverbandes hinter sich haben. Schreiben Sie einmal etwas dann für uns!

Herrn Architekt W. SCHUPP, Holzminden. Mit Interesse haben wir der „Vegetarischen Warte" entnommen, dass Sie für „Die natürliche Stadt" auch in weiteren Kreisen Propaganda machen. Besten Dank und Gruß!

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

DER STÄDTEBAU

VERLAG VON ERNST WASMUTH, A.-G., BERLIN W. 8, MARKGRAFEN-STRASSE 35

ANZEIGEN

II. JAHRGANG 1. APRIL 1905. HEFT 4.

Erscheint am 1. jedes Monats. Preis bei direkter postfreier Zusendung für Deutschland und Oesterreich-Ungarn Mk. 20,—, für alle übrigen Länder Mk. 24,— pro Jahrgang.

Alleinige Anzeigenannahme bei **C. Behling,** Institut für graphische Industrie, **Berlin W. 66, Leipzigerstr. 13.**

INSERENTEN-VERZEICHNIS.

Actien-Gesellschaft für Beton- und Monierbau, Berlin W. 9.
Baumhold & Co., Hildesheim, Cementwarenfabrik, Beton- und Tiefbaugeschäft.
Bautechn. Privatschule (Archit. Spenger), München.
Bayer, Metall-Industrie Tobias Forster & Cie., München und Berlin. Selbstspülende Closets „Isaria“,
A. Benver, Hoflieferant, Berlin NW. 40. Promenadenbänke, Canalisations-Armaturen.
Deutsche Glasmosaik-Gesellschaft Puhl & Wagner, Hofl., Rixdorf-Berlin.
Eisenwerk Joly, Wittenberg (Bez. Halle). Feuersichere patentierte Treppen.
W. Fitzner, Blechschweisserei, Kesselschmiede, mechanische Werkstätten, Laurahütte O.-S. Dückerleitungen, Rohrleitungen, Rohrmasten.
Göhmann & Einhorn G. m. b. H., Dresden, Gesundheitstechn. Anlagen und Apparate.
J. Haack Nachf. R. Köhler, Steglitz. Gartenarchitect. Baumschulen.
H. Hammelrath & Co. G. m. b. H., Köln-Lindenthal. Wasserversorgung ohne Hochreservoir.
J. Hegmanns, Köln a. Rh. Schieferplatten.
Louis Herrmann, K. Hofl., Dresden. Papierkörbe für Anlagen, Promenadenbänke, Baumschützer.
Hildesheimer Sparherdfabrik A. Senking, Hildesheim.
H. Jungclaussen, Frankfurt a O. Baumschulen.
Heinrich Knab, Steinfels (Post Parksteinhütten-Bayern), Kunststeinwerk und baukeramische Fabrik.
Ant. Kunz, K. K. Hofl., Mähr.-Weisskirchen. Wasserleitungen für Städte und Anstalten.
Peter Lambert, Hoflieferant, Trier. Rosenschulen, Garten- und Parkanlagen.
A. F. Malchow, Leopoldshall-Stassfurt. Dachpappen, Holzcement, Theerproducte.
Hans Reisert G. m. b. H., Köln a. Rh. Feinfiltration grosser Wassermengen.
A. Siebel, Bauartikel-Fabrik, Düsseldorf-Rath und Metz. Bleiisolierung mit Asphaltschutzschichten.
Siemens & Halske Aktiengesellschaft, Berlin SW. Ozon-Anlagen, Wassermesser.
Josef Scherer, Berlin W. 15. Kirchliche und profane Glasmalerei.
A. Stiefelhagen, Ingenieur und vereid. Geometer, Gera (R.). Vermessungen und Studienpläne.
Heinrich Timm, Berlin N. Dampfwaschmaschinen.
Günther Wagner, Hannover u. Wien, Flüssige Tuschen.
W. Weiße, Hofl., Kamenz i. Sa. Baumschulen.
„Das Weltall“. Gemeinverständliche illustr. Halbmonatsschrift für Astronomie und verwandte Gebiete, Treptow-Berlin.

2. Jahrgang 1905 4. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE — CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

DER WETTBEWERB UM DEN BEBAUUNGSPLAN FÜR DIE BRANDENBURGER VORSTADT ZU POTSDAM.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

An dem Wettbewerbe, dessen Ergebnis bereits unter der Chronik des Heftes 12 v. J. kurz mitgeteilt ist, hatten sich nicht weniger als 95 Entwürfe beteiligt, darunter eine große Anzahl, deren Verfasser Architekten waren und damit den Beweis erbrachten, welche Anziehungskraft der Aufgabe in künstlerischer Hinsicht innegewohnt hat. Um so weniger hat das Urteil des Preisgerichts befriedigt, wie mehrere, an die Schriftleitung gelangte Äußerungen, mündliche und schriftliche, z. T. in längeren Ausführungen dartun.

Der Wettbewerb war gut vorbereitet, und verdient die Stadtgemeinde für seine, gerade 600 Jahre nach Gründung der Stadt, den Städtebauern gewissermaßen als Festgabe gebotene Ausschreibung ungeteilte Anerkennung. Doch wurde beklagt, daß das von ihr bestellte Preisgericht unter seinen technischen Mitgliedern außer dem Stadtbaurate keinen eigentlichen Städtebauverständigen hatte, auch keinen anerkannten Architekten, obwohl der Wettbewerb im wesentlichen auf die Gewinnung von Ideen ausgegangen war.

Potsdams Altstadt, auf einer von der Havel bespülten Halbinsel gelegen, und im Rücken vom Ruinen- und vom Pfingstberge gedeckt mit dem Kranze Königlicher Gärten, hat als Residenzstadt der preußischen Könige seinen architektonisch-historischen Charakter namentlich von Friedrich Wilhelm I. und von Friedrich dem Großen aufgeprägt erhalten, nicht nur durch die öffentlichen Gebäude, Kirchen und Schlösser, sondern auch in seiner Gesamtanlage durch das holländische Viertel, dem grachtenähnlichen Kanal, die z. T. hinter Palastfassaden versteckten Wohnhäuser nach bekannten Vorbildern von Renaissance- und Barockmeistern oder im Friederizianischen Stile. Im Gegensatze zu diesem geschlossenen Ganzen haben sich fünf Vorstädte, davon die Teltower jenseits der Havel am Fuße des Brauhausberges, mit einer vorwiegend landhausmäßigen Bebauung angegliedert, die anfangs vielfach der Schinkelschen Überlieferung folgte, später aber immer mehr einer baugeschäftlichen Unkunst verfallen ist. So entstand auch dicht vor dem Brandenburger Tore, zwischen der Alten Luisenstraße und der nach dem Garten von Sanssouci führenden Straße, ein in letzter Zeit teilweise geschlossen bebautes Vorstadtdreieck, das bis zum Schafgraben reicht und somit den Winkel zwischen dem Garten von Sanssouci und dem diesem weiterhin vorgelagerten Parke von Charlottenhof ausfüllt — der östliche Teil der Brandenburger Vorstadt. Immerhin ist durch diese Entwicklung der gegenwärtig 60000 Einwohner zählenden Stadt kein zwingender Anlaß gegeben, nun in dem westlichen, jetzt zu bebauenden Teile der Brandenburger Vorstadt ein Kleinstadtidyll schaffen zu wollen, wie es mehrere Wettbewerbspläne trotz den dies erschwerenden Bedingungen des Programms versucht haben.

Das der Bebauung neu zu erschließende Gelände, zur Zeit eine von Handelsgärtnereien durchsetzte, stellenweise

Abb. 1.

von Sandgruben zerklüftete Feldflur, umfaßt 190 ha, etwa den 7. Teil des gesamten Stadtgebietes (1350 ha); vergleiche den Übersichtsplan im Texte auf Seite 44 (Abb. 1). Es erstreckt sich vom Schafgraben ab, als abgestumpftes Dreieck zwischen der Havel und der Königlichen Villa Ingenheim einerseits und dem Parke zu Charlottenhof mit der Fasanerie andererseits, bis zum Wildparke nebst der Pirschheide, und ist von zwei mit Landhäusern bebauten Hauptstraßen, z. T. mit Straßenbahnen durchzogen, erstens von der innerhalb des Stadtgebietes Neue Luisenstraße genannten alten Berlin-Magdeburger Provinzialstraße in fast schnurgerader Linie, mit etwa 120 bis 350 m Abstand dem stark ausgebuchteten Havelufer folgend, auf dessen stärkstem Vorsprunge der Garten der Villa Ingenheim bis an die belebte Wasserstraße reicht, und zweitens von der Viktoriastraße am Rande des Königlichen Parkes von Charlottenhof, zu Anfang ziemlich gleichlaufend mit der Berlin-Magdeburger Eisenbahn in etwa 80—140 m Abstand, dann mit dieser am Bahnhofe Wildpark, da, wo das Floraportal die Einfahrt zur Straße nach dem Neuen Palais (Sommerwohnung des Kaisers) betont, im spitzen Winkel zusammenschneidend. Für den Bebauungsplan kommen ferner inbetracht der von der Neuen Luisenstraße abzweigende Mittelweg und, von der Viktoriastraße abgehend der Werdersche Weg, beide zum Königlichen Wildparke hin. Fabriken und größere Gewerbebetriebe fehlen hier wie in Potsdam überhaupt; nur dicht an der Havel, bezw. am hafenartig erweiterten Schafgraben bei seinem Einflusse in die Havel befindet sich das städtische Elektrizitätswerk nebst der Kläranlage für die städtischen Abwässer und das königliche Proviantamt.

Wichtig sind namentlich die Eisenbahnverhältnisse, die das Programm unter den „Allgemeinen Bemerkungen“ erläutert: In der Brandenburger-Vorstadt befinden sich zwei Haltestellen der Berlin-Magdeburger Eisenbahn, „Charlottenhof“ und die schon genannte Station „Wildpark“, die beide sowohl dem Berliner Vorortverkehre als auch dem Fernverkehre dienen. In den Bahnhof Wildpark mündet, aus nördlicher Richtung kommend, die Nauener Bahn ein. Die Berlin-Magdeburger Eisenbahn durchschneidet das Vorstadtgebiet nahezu in gleicher Höhe mit dem Gelände. Dieser Zustand erschwert in vieler Beziehung die Entwicklung der Stadt, so daß seine Beseitigung durch Hochlegung der Bahn und die Unterführung sämtlicher Straßenzüge an den Kreuzungspunkten angestrebt wird und zwar unter Verbreiterung des Bahnkörpers an seiner Südseite. Dann soll der Bahnhof Charlottenhof in unmittelbare Verbindung mit der Alten Luisenstraße gebracht und der kaiserliche Hofbahnhof zu Wildpark auf der Waldparzelle nordwestlich vom Floraportal errichtet werden. Im übrigen

wird der Bahnhof Wildpark ziemlich unverändert bleiben, jedoch in der Richtung nach dem Gärtnerwege zu einen Personentunnel erhalten, von dem aus über Treppen die Bahnsteige zu erreichen sind. Eine dritte Bahnlinie, die zukünftige Verlängerung der Nauener Bahn nach Treuenbrietzen, soll vom Bahnhofe Wildpark in südöstlicher Richtung abzweigen und, sich nach Südwesten wendend, die Neue Luisenstraße an der Scheidegrenze zwischen dem königlichen Wildpark und der Pirschheide schief überschneiden, und zwar als zweigleisige Hochbahn auf einer Dammschüttung.

Hierzu kam eine Reihe sehr eingehender Bedingungen für den Wettbewerb, so daß inbezug auf die Gesamtanordnung des Planes allzuviel Bewegungsfreiheit nicht gestattet war.

Soweit die Vorschriften durch gegebene Verhältnisse geboten waren, mußten sie wie diejenigen über die Eisenbahnen, bereits festgesetzte Fluchtlinien usw. eben hingenommen, oder auch wie diejenigen über zu schonende Bebauung, vorhandene Straßen und öffentliche Wege gar willkommen geheißen werden. Darüber hinaus erschien aber z. B. die Bestimmung über die Zuschüttung des Schafgrabens von der Viktoriastraße bis zur Luisenstraße zur Gewinnung von Straßenland als kein unbedingtes Erfordernis, und besonders die vorherige Festlegung der meist schmalen Straßenunterführungen im Zuge der Eisenbahnen als ein Erschwernis, das nur wenige Entwürfe sich durch Verschiebungen und Verbreiterungen zu erleichtern gewagt haben.

Wie sollte ferner der Schematismus in den Straßenanlagen vermieden werden, wenn die geringste Straßenbreite auf 15,2 m festgesetzt wurde, auch da, wo Vorgärten hinkommen und diese überall anzuordnen waren, wo die Örtlichkeit es gestattet, auch über das gesetzliche Tiefenmaß von 3 m hinaus?! Da für das von der Magdeburger Eisenbahn, der Neuen Luisenstraße und der Wildparkgrenze gebildete Dreieck auf die geschlossene Bauweise als die voraussichtlich vorherrschende hingewiesen war, wogegen mit Rücksicht darauf, daß die Magdeburger Eisenbahn den unmittelbaren Zusammenhang des Geländes mit dem Königlichen Parke von Charlottenhof unterbindet, nichts einzuwenden ist, so konnte die Folge keine andere sein, als die Annahme einer ziemlich gleichmäßigen Bebauung, die nun, um sie malerisch zu gestalten, wie gewünscht wurde, zuweilen zu vertrackten Straßenführungen und gekünstelten Blockbildungen verführt hat. Denn gleichbreite Straßen ziehen gleichtiefe Baublöcke nach sich, wenn ein gleichartiges Wohnbedürfnis vorausgesetzt werden muß, und große Straßenbreiten ziehen auch große Blocktiefen nach sich, wenn nicht die Gesamtfläche von Straßen- und von Bauland in ein Mißverhältnis zu einander geraten soll. Es mußte also zwischen zwei Übeln, einem Übermaß an Blocktiefe und einem Zuviel an Straßen, hindurchgesteuert werden; dabei sind viele Bewerber mit ihrer Kunst auf eine Sandbank geraten — am Normal-Profil, mit und ohne Bäume, saßen sie fest. Die Architekten wählten meist die an sich richtige Form langgestreckter Baublocks, die bei reichlicher Tiefe den Bau von Mietkasernen herausfordern und bei geringerer die Zahl der Längsstraßen häufen; die Ingenieure und Geometer bevorzugten dagegen tiefe, kurz abgehackte Blocks von trapezförmiger, vier- und dreieckiger Grundform mit vielen Querstraßen, die, obwohl Nebenstraßen, doch nun den wichtigeren Längsstraßen gleichwertig waren. Bei schärferer Unterscheidung zwischen Verkehr- und Wohnstraßen hätte sich dies vermeiden lassen, durch die Möglichkeit, auch schmalere Straßen, eine niedrigere Bebauung als die anscheinend viergeschossig vorausgesetzte, also auch die für Bürgerhäuser so zweckmäßig dreigeschossige vorzusehen, um auf natürlicher Grundlage zu einer Abwechslung in den Straßenbildern zu kommen. Der Verfasser des Entwurfs „Städtebau" (siehe Tafel 29) ist deshalb abweichend von der Vorschrift mit der Breite von Wohnstraßen wenigstens bis auf 12 m heruntergegangen, wodurch er sich aber um eine sonst wohlverdiente Anerkennung gebracht haben dürfte. Mindestens hätte dies für die offene Bauweise zugelassen werden müssen, die Landhausbebauung, die meist an der Wildparkgrenze entlang angenommen worden ist, wodurch die Eintönigkeit der Bebauung hier wenigstens ein Ende erreichen würde.

Nun wäre eine geschlossene Bebauung sicherlich auch auf Grund einer gleichmäßigen Aufteilung des Geländes künstlerisch zu bewältigen, durch eine möglichst einheitliche Gestaltung der Straßenwandungen, durch eine hervorragend architektonische Betätigung überhaupt. Darauf ist aber doch unter den herrschenden Verhältnissen sobald kaum zu rechnen; ein bescheidenes Einpassen in das Straßenbild hindert die Sucht, den Nachbarn zu übertrumpfen, und das gewerbsmäßige Herstellen der Miethäuser drängt den eigentlichen Künstler besonders in den mittleren und kleineren Städten in den Hintergrund.

Eine, die freie Entschließung beengende Unklarheit lag endlich darin, daß den Bewerbern die Auswahl von Plätzen für gewerbliche Zwecke am Havelufer frei gestellt wurde, während die dort befindlichen großen Parkflächen von der Entwurfsbearbeitung ausgeschlossen waren, in Zukunft doch wohl als solche erhalten bleiben sollen, was sich bei der Nähe von Gewerbebetrieben kaum durchsetzen lassen dürfte. Hier wäre mit Ausnahme des unmittelbar an den Schafgraben anschließenden Teiles, an dessen Ufer wohl die geforderten Anlegeplätze für den Fracht- und Personenverkehr zu schaffen wären, die offene Bauweise die von selbst gegebene Bebauungsart, auch mit Rücksicht auf einen möglichst freien Ausblick von der Neuen Luisenstraße über das Vorland der Havel hinweg auf die schöne Wasserfläche.

Größere Freiheit gewährte dagegen das Programm für die Einzelausbildung des Planes; aber gerade darin lag eine, wenn nicht gar die Hauptschwierigkeit des Wettbewerbes verborgen, nämlich die Lösung der Frage, wie die das Gelände durchschneidenden Bahnkörper dem Bebauungsplane am besten einzuverleiben seien. Von der Treuenbrietzener Bahn war ausdrücklich gesagt, daß sie auf einer Dammschüttung nach dem Bahnhofe Wildpark geführt werden solle; auch der nach der Südseite der Magdeburger Bahnlinie zu verschiebende und hochzulegende Fernbahnkörper war auf dem Lageplane mit Böschungsstrichen bezeichnet, während vom Schafgraben ab ein anderer Unterbau geplant zu sein scheint. Zweifelhaft konnte es nur bleiben, ob die zukünftige auf dem gegenwärtigen Planum der Magdeburger Bahn zu erbauende Hochbahn für den Berliner Vorortverkehr mit Dammschüttung gedacht sei. Die spätere Verbindung der Treuenbrietzener Bahn mit dem Ferngleise der Magdeburger Bahn in der Richtung auf

Potsdam zu sollte jedenfalls als eiserner Viadukt inmitten einer in ihrem Zuge anzulegenden Straße angenommen werden. Nun pflegen Bahndammböschungen im Stadtgebiete keinen erfreulichen Anblick zu gewähren; man müßte denn Bäume davorstellen, wie es der mit dem II. Preise bedachte Entwurf „Heimatsinn" (Tafel 26) vorgeschlagen hat; gärtnerische Anpflanzungen auf den Böschungen selber sind der Gefahr ausgesetzt, Flugfeuer von der Dampflokomotive zu fangen. Doch wären lebende Hecken am Böschungsfuße wohl zulässig. Immerhin bleibt die einseitig bebaute Straße eine kostspielige Anlage, die den Gemeindesäckel belastet, zumal ihr Wert durch den Lärm des Bahnverkehrs noch beeinträchtigt werden kann. Bei der Ausdehnung der Bahndämme war daher zu überlegen, wie weit man mit den Begleitstraßen gehen könne, ob und wo insbesondere noch über das Verkehrsbedürfnis hinaus. Die Vorschläge erschöpften in ihrer Mannigfaltigkeit fast alle Möglichkeiten. Es scheint fast so, als ob der mit dem I. Preis ausgezeichnete Entwurf „Videant consules" (Tafel 25) dem Umstande seinen Erfolg zu verdanken hat, daß er beide Seiten der Treuenbrietzener Bahn (nach „Wildpark" hin) und die Fernbahnseite der Magdeburger Linie fast gänzlich zu verbauen angenommen hatte. Man könnte dagegen einwenden, daß die Höfe hinter den Häusern dem Reisenden keine angenehme Einblicke gewähren. Doch ist zu bedenken, daß sich die Bahn nicht nachträglich ihren Weg durch eine etwa vorhandene Bebauung gewaltsam zu brechen braucht, die nachfolgende Bebauung sich vielmehr nach der Bahn richten kann, die Entstehung kahler Brandgiebel also keine Notwendigkeit sein würde, und dies umsoweniger, wenn hier, wo bessere Wohnungen schwerlich gesuchte sein werden, vielleicht die Erbauung von Hinterhäusern für kleinere gewerbliche Betriebe dadurch gefördert werden könnte, daß an der Eisenbahn entlang schmale Wirtschaftswege angelegt würden. An der Vorortbahnseite der Magdeburger Linie (Nordseite) wäre aber selbst bei Ausführung eines Viaduktes eine Verbauung erwünscht, um den Streifen bis zur Viktoriastraße für sich behandeln, die Bebauung möglichst schonen und damit die Gartengrundstücke gegenüber dem Parke von Charlottenhof erhalten zu können, zumal hier die offene Bauweise zu fordern wäre. Hierin liegt vermutlich der Grund für den Vorzug des mit dem III. Preise gekrönten Entwurfes „Victoria Luise" (Tafel 27) und des diesem vielfach ähnlichen zum Ankauf empfohlenen Entwurfes „Übersichtlich" (siehe Textbild 2). Auch der Entwurf „Havel" zeigt dieselbe Anordnung. Eine besondere Schwierigkeit hat dabei die Behandlung des Zwickels in der Gabelung der beiden Eisenbahndämme und des sich nach der Straße hin öffnenden Viaduktes. Der mit dem II. Preise gekrönte Entwurf hatte ebenso wie der Entwurf „Havel" hier Gartenanlagen vorgesehen, der Entwurf „Camillo Sitte" (siehe Tafel 28) im ganz entgegengesetzten Sinne Plätze für gewerbliche Anlagen. Die meisten Bewerber wollten aber auch hier eine Bebauung durchgeführt wissen, die im Entwurfe „Städtebau" z. B. als offene, überwiegend jedoch als geschlossene gedacht war. Die Verfasser des Entwurfes „Heimatsinn" haben sich im Erläuterungsberichte näher mit dieser Frage befaßt, indem sie die verschiedenen Möglichkeiten zu ihrer Lösung erörterten. Danach wurde von der vollständigen Bebauung als nicht empfehlenswert Abstand genommen, weil das Wohnen zwischen den Eisenbahnen zweifellos wenig angenehm sei. Die Beschränkung der geschlossenen Bebauung aber auf die Südostseite und eine Bebauung mit einzelnen Gebäuden zwischen Baumgruppen in den dahinter liegenden Zwickeln könne zwar den Bedürfnissen z. B. einer Hospitalanlage entsprechen, deren Errichtung an dieser Stelle jedoch des Lärmes wegen nicht angehe. Eine Parkanlage sei einfach, aber kostspielig und, man darf wohl hinzufügen, angesichts der benachbarten ausgedehnten Kgl. Gärten auch ziemlich überflüssig und für den Ruhe suchenden Spaziergänger kaum verlockend. Deswegen hatte der Entwurf eine einheitliche Frontbebauung vorgesehen und zwar für Geschäftsräume der Eisenbahnverwaltung oder auch wohl für einige Privathäuser, während dahinter Erholungsplätze für Erwachsene und Spielplätze für Kinder angelegt werden sollen, die mitten in dem neuen Stadtteil und unmittelbar an der Straßenbahn gelegen sein würden.

Ein letzter Punkt von Bedeutung betraf die Einziehung weiterer Verkehrstraßen. Dazu war der ungefähre Verlauf des bereits im Eingange der Besprechung erwähnten Mittelweges ohne weiteres gegeben. Dann kam wohl die Königliche Villa „Ingenheim" als Ausgangspunkt für einen Straßenzug in Frage, der entweder nach einer ungefähr inmitten des Bebauungsgebietes verlangten Platzanlage oder als Schrägstraße nach dem Bahnhofe „Wildpark" hin zu richten gewesen wäre.

Ersteres ist in den Entwürfen „Heimatsinn" und „Keine Grundstücksumlegung" (siehe Tafel 34) geschehen, letzteres in den Entwürfen „Victoria Luise" und „Übersichtlich", weniger stark ausgeprägt auch in dem Entwurfe „Brandenburg" (Tafel 31 u. 32), besonders schön aber in dem Entwurfe „Neues Palais-Villa Ingenheim" (Tafel 30). Diese Diagonale könnte, wenn nur Verkehrsrücksichten zu nehmen wären, auch etwas unterhalb der Villa Ingenheim von der Neuen Luisenstraße ausgehen, wie dies z. B. der Entwurf „Camillo Sitte" zeigt. Andere haben die Abzweigung noch weiter nach Westen hin verschoben und schließlich auf eine Diagonale überhaupt verzichtet, um sich mit einer auch in den genannten Entwürfen außerdem vielfach vertretenen Straße zu begnügen, die annähernd parallel zur Wildparkgrenze verläuft, wobei allerdings die geforderte Straßenbahnschleife zu einem großen Umwege führt. Eine gute Diagonale war übrigens auch im Entwurfe „Licht, Luft, Leben" zu sehen und zwar in tadellosem Anschlusse an die Stadt.

Daß sich unter der großen Zahl von Entwürfen auch unreife Arbeiten gefunden haben, kann nicht auffallen, kommt dies doch immer in allgemeinen Wettbewerben vor, umsomehr also dann, wenn eine Aufgabe gestellt war, die sich fast jeder, der Zirkel und Lineal zu handhaben gelernt hat, zutraut, ohne viel Federlesens lösen zu können.

Deshalb kann es auch nicht Wunder nehmen, daß die Straßengeometrie zum Teil mit merkwürdigen Anläufen, auch in Kunst machen zu wollen, überwogen hat. Plätze, für die gerade die Überbleibsel schematisch zugeschnittener Baublöcke gut genug gewesen sind, wahre Irrgärten und Wurmgänge statt Straßen waren zahlreich vertreten. Andere Bewerber, wie eine an die Schriftleitung gelangte Zuschrift ausführt, hatten, ebenfalls unter Verzicht auf fast jede rechtwinklige und geradlinig umrissene Blockform, schwungvolle Linien auf das Papier geworfen mit möglichst vielen Symmetrieaxen (die meist die Bahndämme abgaben)

Abb. 2.

Zum Ankauf empfohlen: Allgemeine Städtereinigungsgesellschaft zu Wiesbaden.

und Symmetriemittelpunkten, unbekümmert um jede Besitzgrenze und willkürlich gegen die Verkehrsansprüche. So waren Entwürfe mit einer Schar zu den Bahnkrümmungen gleichlaufender Straßenzüge zu sehen, durchkreuzt von einem Büschel von Radialstraßen — und das Spinngewebe war fertig!

Selbst in die engere Wahl gekommene Entwürfe waren von derartigen Fehlern nicht frei, darunter z. B. einer mit durchweg quer zur natürlichen Richtung verlaufenden Längsstraßen, ein anderer mit einer zwar groß gedachten Platzaxe, die jedoch mittendurch schief von einem Bahndamme durchschnitten wurde, ein dritter, sonst nicht übler mit einem 400 m langen ovalen Kirchplatze, der sich der Krümmung der Treuenbrietzener Bahn anschmiegend, wie eine Rennbahn gestaltet und im Abstande einer Blockbreite von einem gleichförmigen Straßenringe umschlossen war. Dagegen sind bessere vom Preisgerichte übergangen worden, z. B. der Entwurf „Residenzstadt“ mit zwei guten Plätzen, leider nur mit Straßenzügen, die ohne Rücksicht auf die sie schief durchschneidenden Eisenbahnen in gerader Linie durchgezogen waren, oder der Entwurf „Großstadtflucht“ mit gutem Kirchplatze, klaren Straßenzügen und durchdachten Ecklösungen. Ferner der bereits erwähnte Entwurf „Havel“, der Entwurf „Cosi“ und weitere fünf, die zu den besten des ganzen Wettbewerbes gehörten: „Städtebau“, „Neues Palais-Villa Ingenheim“, „Brandenburg“, „Flurgrenzen-Bauplatzgrenzen“ und „Keine Grundstücksumlegung“.

Nach gemeinsamer Besichtigung der Entwürfe durch den Herausgeber der Zeitschrift und einen im Städtebau wohlerfahrenen Geometer kamen wir zu dem Ergebnisse, daß der mit dem II. Preise gekrönte Entwurf unbedingt an die erste Stelle gehört hätte. Im übrigen vermochten wir uns nicht des Eindruckes zu erwehren, als ob die in die engere Wahl gelangten Entwürfe dies zum Teil der einen oder anderen guten Idee zu Liebe, die vielleicht für die weitere Bearbeitung des Bebauungsplanes als brauchbar erschien, zum Teil aber auch der wohlwollenden Absicht zu verdanken gehabt hätten, jeder der im Wettbewerbe vertreten gewesenen Städtebaurichtungen gerecht zu werden. So haben je eine Geometer-, eine Architekten- und eine Ingenieurarbeit Preise erhalten, sind je eine Architekten- und eine Ingenieurarbeit zum Ankaufe empfohlen worden, Arbeiten von überaus verschiedenem Werte. Eine Beurteilung der einzelnen Entwürfe hat das Preisgericht nicht bekannt gegeben.

Indem wir uns nun den einzelnen, auf den Tafeln 25 bis 34 bezw. dem im Texte mitgeteilten Entwürfen zuwenden, bedarf es nur noch weniger Worte; vorab sei aber dem Magistrate der Stadt Potsdam unser Dank für die freund-

Abb. 3—5.

Abb. 3 Kirchplatz und Umgebung.

Abb. 4 Führung der Viktoriastr. am Floraportal

Abb. 5 Marktplatz

Zu Tafel 33 gehörig.

Architekt: Hans Bernoulli-Berlin.

liche Überlassung der in sein Eigentum übergegangenen Pläne zum Zwecke unserer Veröffentlichung hiermit abgestattet und zu den außerdem dargestellten Plänen noch die Bemerkung gestattet, daß es versehentlich verabsäumt wurde, den auch in engerer Wahl gewesenen Entwurf „Cosi“ aufzunehmen; er ist zwar weniger gut durchgebildet als der ihm nahestehende Entwurf „Städtebau“, verdient aber doch hier noch einmal ausdrücklich erwähnt zu werden. Die Abbildung des Entwurfs „Uebersichtlich“ mußte aus Mangel an Platz in den Text aufgenommen werden.

Der mit dem I. Preise ausgezeichnete Entwurf des Geometer Rudolf Linkenheil zu Mannheim (Tafel 25) zeigt zwar klare Hauptstraßenzüge, aber auch viele Stern- oder Halbsternplätze. Eine recht fleißige Arbeit in sauberer Darstellung, doch ohne Verständnis für die architektonische Gestaltung der Straßen- und Platzwandungen. Zwar meinte Verfasser in seinem vom Verkehrsgeiste erfüllten Erläuterungsberichte, auch möglichste Rücksicht auf die vorhandenen Grundstücksgrenzen genommen zu haben. Dem entspricht jedoch der Entwurf nicht, der im Gegenteil die Grundstücke arg zerstückelt hat.

Von dem Entwurfe des Bauingenieurs Adolf Knispel in Wiesbaden, der den III. Preis errungen hat (siehe Tafel 27), ist im wesentlichen dasselbe zu sagen, wenn auch die durchgehenden Verkehrslinien großzügiger gedacht und die Platzanlagen besser geformt sind. Die reichlich beigegebenen Schaubilder verraten zwar eine architektonisch geschulte Hand, bieten inhaltlich jedoch weiter nichts als die üblichen Mietkasernen und eine geschmacklos aufgestellte Kirche.

Der zum Ankauf empfohlene, hier im Texte mitgeteilte Entwurf „Übersichtlich“ der „Allgemeinen Städtereinigungsgesellschaft“ zu Wiesbaden ähnelt stark dem vorgenannten, doch ist die Blockteilung schematischer; selbst die rechtwinkligen Ecken sind durchweg verbrochen. Die übermäßige Straßenbreite wird durch die beigegebenen Schaubilder, namentlich bei offener Bauweise, treffend als verfehlt illustriert.

Hieran sei gleich auch der Entwurf „Havel“ der Geometer Schumacher & Locher in Stuttgart gefügt, der größere Rücksicht auf die Grundstückgrenzen genommen hat. Der Kirchplatz ist mißlungen, ein Parkstreifen mit Reitweg an der Treuenbrietzener Bahn entlang jedoch sehr beachtenswert.

Zu Tafel 26 zurückkehrend wird der mit dem II. Preise gekrönte Entwurf der Regierungsbaumeister Robert Weyrauch (Bauingenieur) in Frankfurt a. M. und Martin Mayer (Architekt) in Hamburg, beide jedoch aus Stuttgart stammend (aus der Schule von Theodor Fischer?), mit dem Bemerken vorgeführt, daß die geschickt durchgeführten Straßenzüge und die langgestreckten Baublocks den Verhältnissen gut angepaßt sind. Der Platz vor dem Bahnhofe „Wildpark“ ist zu lang geraten, worunter seine Ausbildung leidet. Dagegen sind gute Architekturplätze für öffentliche Gebäude vorgesehen. Einige zu lang durchlaufende Wohnstraßen könnten noch durch Versetzung gewinnen. Mehr dem Prunke und der Erholung soll die von der Villa Ingenheim nach dem Kirchplatze, der besonders schön angeordnet ist, führende Straße dienen. Eine Verminderung der Straßenbreite ist im Erläuterungsberichte warm befürwortet worden.

Auf Tafel 28 ist der angekaufte Entwurf „Camillo Sitte“ des Architekten Anton Käppler in Leipzig dargestellt mit klaren Straßenzügen und guten Blockformen; der Hauptplatz ist übermäßig groß ausgefallen.

Die nun folgenden Pläne seien lose aneinander gereiht. Auf Tafel 29 zunächst der in engerer Wahl gewesene Entwurf „Städtebau“ des Baumeisters Franz Schulz in Dresden (Architekt im städtischen Tiefbauamt). Von künstlerischer Auffassung getragen ist der Verfasser in der Absicht, anheimelnde Wohnstraßen zu schaffen, in ein bischen zu viel Winkelei hineingeraten. Lobenswert sind die vielfach hübschen Ecklösungen mit platzartigen Erweiterungen; das Bestreben, sich streng und geschickt an die Grundstücksgrenzen zu halten, zeigt deutlich die Bebauungsfähigkeit ohne viel Umlegung.

Tafel 30: „Neues Palais - Villa Ingenheim“ des Architekten Hermann Jansen in Berlin. Die Diagonale, die dem Entwurfe das Motto gegeben, ist bereits hervorgehoben worden. Überhaupt sind die von der Havel nach dem Wildparke hinstreichenden Straßenzüge gut gedacht, wenn sie auch vielfach zu spitzwinkligen Ecken geführt haben. Sonst gute Baublocks, wenn auch zum Teil überlang, wodurch allerdings die Möglichkeit späterer Zwischenteilung durch Nebenstraßen geboten wird. Hierbei sei noch ein zweiter Entwurf desselben Verfassers „Natürliches Empfinden“ ausdrücklich erwähnt.

Auf den Tafeln 31 und 32 erscheint der Entwurf „Brandenburg“ des Architekten P. Andreas Hansen in München mit dem schönen Schaubilde der künstlerisch empfundenen Kirchplatzgruppe. Leider ist der Verfasser bei Annahme einer nur zweigeschossigen Bebauung wohl von einer irrtümlichen Voraussetzung ausgegangen. Der Plan leidet an der Unruhe von zu viel Straßen, unter denen trotzdem eine durchgehende Linie nach dem Bahnhofe Wildpark fehlt. Große Liebe ist aber unter Beachtung der Grundstücksgrenzen der Durchbildung der Baufluchten — sägeförmige bei schiefer Durchschneidung der Grundstücke! — gewidmet worden, auch den Vorgärten, die zum Teil nur an einer Straßenseite, jedoch in wenigstens 6 m Tiefe geplant sind.

Der Entwurf „Flurgrenzen=Bauplatzgrenzen“ auf Tafel 33 nebst den Schaubildern Abb. 3—5 im Text rührt von einem anderen Mitarbeiter unserer Zeitschrift, Hans Bernoulli, Architekt in Berlin, her. Wie das Motto besagt, ist die enge Anschmiegung an die vorhandenen Grundstückgrenzen das Leitmotiv gewesen, wobei allerdings die Verkehrslinien etwas ins Gedränge gekommen sind und namentlich die Straßenbahnschleife arg verdrückt ist. Doch hat der Verfasser den Mittelweg zu einer vortrefflichen Hauptstraße umgewandelt, die, eine schöne Doppelplatzanlage überquerend, an der Nordseite bis zum Bahndamme hin, von Laubengängen begleitet wird. Die Baublöcke sind in der Voraussetzung, daß verschiedenartige Wohnbedürfnisse zu befriedigen seien, auch in wechselnder Größe angenommen und gut geformt mit fast durchweg rechtwinkligen Ecken, die Eisenbahndämme sind meist eingebaut und die Straßenvermittlungen sorgsam durchgebildet. Das Floraportal will der Verfasser durch ein säulengetragenes Halbrund von dem höher liegenden Bahnhofe Wildpark trennen, hinsichtlich dessen Lage die Programmbestimmungen allerdings außer Acht geblieben sind. Diese Lösung, sowie einige Platzbilder werden hier im Texte wiedergegeben (Abb. 3 bis 5).

Der Diplomingenieur Oskar Krzymowski in Ulm a. D. (städtisches Tiefbauamt) hat gleichfalls einen mit vielen Vorzügen ausgestatteten Entwurf eingesandt — siehe Tafel 34 (NB. diesem Hefte sind 2 Tafeln mehr beigegeben, so daß dem 5. Hefte nur 6 Tafeln verbleiben!). Das architektonische Mittel der Staffelung schief über die Grundstücke verlaufender Fluchtlinien hat ein bischen zu oft Anwendung gefunden. Der Verfasser ist dazu wohl in dem Bestreben gekommen, das in seinem Motto „Keine Grundstücksumlegung“ bezeichnete Ziel, zu erreichen. Er hat die Besitzgrenzen fast bis in alle Einzelheiten hinein festgehalten und sich durch Einzeichnung der künftigen Gebäude an schwierigen Stellen die Möglichkeit einer Bebauung ohne Umlegung nachzuweisen bemüht. Bei Berücksichtigung der Verkehrsanforderungen hat er ferner auf eine monumentale Ausgestaltung der Hauptstraße anstelle des Mittelwegs Bedacht genommen. Die Straße bildet selbst einen länglichen, von Laubengängen umrahmten Platz, über den im Hintergrunde die mächtige Kuppel und die beiden Türme einer an einem ruhigen Plätzchen gelegenen Kirche herüberragen, bei deren Gruppierung mit verhältnismäßig geringen Mitteln die Großartigkeit der fürstlichen Städteanlagen aus der Barockzeit angestrebt wird. Bei der vorgeschrittenen Bebauung längs der Neuen Luisenstraße sind einige Straßendurchbrüche derart geplant, daß keine kahlen Grenzfronten entstehen, d. h. in einem Abstande von etwa einer Zimmertiefe von der Nachbargrenze, eine Ausbildungsart, die auch bei einer schmalen Straße gleiche Anwendung gefunden hat. Den architektonischen Charakter der Altstadt Potsdam hat dieser Entwurf wohl am meisten zu berücksichtigen versucht, wenn auch die Darstellung der beigegebenen Schaubilder zu wünschen übrig ließ.

Es wäre dringend zu wünschen, daß die Stadtgemeinde Potsdam sich die Vorzüge solcher Pläne zu Nutze machen möge, indem sie noch nachträglich von dem Vorbehalte, weitere Entwürfe durch Ankauf zu erwerben, Gebrauch macht. Anderen Stadtverwaltungen aber sei bei dieser Gelegenheit als Mahnung ans Herz gelegt, daß die Städtebaukunst nicht als etwas Nebensächliches anzusehen ist, sondern als so wichtig, daß gerade nur die allertüchtigsten Kräfte für die Planverfassung sowohl als auch als Sachverständige herangezogen werden sollten.

DIE GROSSSTADT ALS STÄDTEGRÜNDERIN.

Von A. ABENDROTH, Hannover.

(Schluß aus Heft 3).

Schwieriger wird die Sache schon, wenn — was leider durch die jahrzehntelang gepflegte Manie, jedes größere Grundstück durch neue Verkehrslinien (wie sie genannt werden) mit papiernen Straßen zu versehen, sehr häufig, ja viel zu häufig der Fall sein wird — wenn also auf dem Bebauungsplane der Stadt schon Straßenentwürfe für die alten Fabrikgrundstücke bestehen und der Unternehmer nun darauf dringt, diese ausbauen und seinen Grundbesitz

durch Spekulation ausschlachten zu dürfen. Doch ist auch hier die Gelegenheit für die Stadt gegeben, diese Ausschlachtung zu hindern oder doch lange hinzuhalten, indem sie einfach die Genehmigung für den Ausbau der Straßen nicht zu erteilen und sie nicht für anbaufähig zu erklären braucht.

In beiden Fällen wird die Möglichkeit vorliegen, die Industrie für die Absichten der Stadt zu gewinnen und außerdem die Bodenpreise für das innerhalb der Stadt von Fabrikanlagen freiwerdende Land auf eine erträgliche Höhe hinabzudrücken. Ja, häufig genug wird der Fall eintreten, daß unter diesen besonderen Umständen der Industrielle sein altes Land der Stadt gegen einen mäßigen Preis zur Verfügung stellt und auf diese Weise allen Schwierigkeiten aus dem Wege geht, zugleich aber auch das erforderliche Kapital gewinnt, um draußen in der Kolonie auf städtischem Grund und Boden mit städtischem Gelde neue musterhafte Industriewerkstätten schaffen zu können. Um von vornherein bei dem Vorhaben, Industriekolonien anzulegen, sicher zu gehen, empfiehlt sich für die Stadtverwaltung noch folgender Weg. Sie beschafft sich zunächst in geeigneter Lage einen gehörigen Grundstock an Landbesitz, arbeitet dann einen Ansiedlungsplan aus und erläßt an der Hand dieses vorläufigen Planes eine vertrauliche Umfrage bei allen größeren Industriellen in der Stadt und Umgebung, von denen anzunehmen ist, daß sie über kurz oder lang an eine Auswanderung aufs Land gezwungen sein werden. In dieser Rundfrage müßte auf alle die vielen wirtschaftlichen, sozialen, hygienischen und moralischen Vorteile der geplanten Ansiedelungsart hingewiesen werden, es darf aber auch nicht versäumt werden, den Interessenten in kluger Weise zu verstehen zu geben, welche Nachteile ihnen entstehen könnten, wenn sie sich dem Plane feindlich gegenüberstellen würden. Und dann muß alsbald eine Art Sammelliste beigefügt werden, in die sich die freundlich Gesinnten einzutragen haben.

Erst nachdem diese Vorarbeiten erledigt sind, kann die Stadt an eine gesunde zweckmäßige Propaganda gehen und den Plan eingehender bearbeiten. Wir haben aus allen bisherigen Betrachtungen gesehen, daß beiden Parteien, sowohl der Industrie, wie den Großstadtverwaltungen, ausschließlich Vorteile erwachsen, wenn die letzteren die Gründungen von geeigneten Kolonien auf städtischem Grund und Boden ohne Veräußerung und Veräußerlichkeit ihres Landes bewirken. Es soll nun zuguterletzt noch untersucht werden, wie weit der Staat bei dieser bedeutenden wirtschaftlichen Aufgabe mitwirken kann und wie weit er eine so neue und gesunde Bodenpolitik der Gemeinden unterstützen und fördern kann.

* * *

Seitens der Regierungen in den verschiedenen Staaten ist in neuerer Zeit wiederholt den Städten und größeren Landgemeinden nahegelegt worden, sich einer zweckentsprechenden Bodenpolitik zu befleißigen, um durch sie einerseits den Staat in seiner geplanten Wohnungsreform zu unterstützen und die Schuldenlasten der Gemeinden anderseits erträglicher zu machen. Gewiß haben die meisten Gemeindeverwaltungen bisher viel zu gleichgiltig der Bodenfrage gegenübergestanden, ja sie häufig noch verschlimmern helfen, aber die Schuld daran dürfte der Staat nicht weniger haben als die Stadt. Wenn heute der preußische Wohnungsgesetzentwurf in vielen Punkten als eine unbegreifliche Härte für die Gemeinden empfunden wird und zum Teil empfunden werden muß, so liegt das weniger an ihm selber, als vielmehr daran, daß er viel zu spät erscheint. Er hätte schon ein Jahrzehnt früher auf die Bildfläche treten und dazu etwas bringen müssen, was er auch jetzt noch verabsäumt hat, nämlich viel ein- und weitgehendere Bestimmungen über das Enteignungsrecht der Städte.

Ich will hier ganz von der Anwendung des Enteignungsrechtes auf den Bebauungsplan absehen; über diesen Punkt läßt sich streiten; aber es gibt so viele andere Dinge, die von ungemein wirtschaftlicher, hygienischer und sozialer Bedeutung sein könnten, wenn ihre Verwirklichung den Gemeinden mehr erleichtert würde. Man denke nur z. B. an Land, das zur Errichtung von Wassergewinnungsanlagen (Grundwasserbrunnen, Talsperren usw.) nötig ist, an große, sonst unfruchtbare und darum unbrauchbare Strecken, die sich ausgezeichnet zu Rieselfeldern u. dergl. eignen; wird hier nicht den Städten der Erwerb solchen Landes viel zu sehr erschwert? Und wie sollen die Stadtverwaltungen in ihren eigenen vier Pfählen gesunde Bodenpolitik treiben, wenn alles Land innerhalb des Stadtgebietes in festen Händen liegt und kein Recht besteht, auf Grund dessen die Gemeinden sich genügendes Gelände gegen angemessene Bezahlung erwerben können? Ich meine: wenn nun einmal ein Wohnungsgesetz geschaffen, und wenn den Gemeinden die Pflicht zu einer besseren Bodenpolitik auferlegt werden soll, dann muß auch zugleich das Recht geschaffen werden, nach dem die Gemeinden dieser, ihrer Pflicht, gerecht zu werden, die Kraft erhalten.

Legt man den Kommunen, was nach unseren obigen Darlegungen wünschenswert erscheinen muß, durch das Wohnungsgesetz nahe, Land zu Wohnungs- oder noch besser Industriekolonien zu erwerben und es umsonst oder billigst für die genannten Zwecke herzugeben, dann soll man sich auch nicht scheuen, ihnen ein möglichst weitgehendes Enteignungsrecht zu verleihen. Man kann sich ja staatlicherseits das Recht vorbehalten, die Ansiedlungspläne auf das sorgfältigste zu prüfen und sie erst zu bestätigen, bevor der betreffenden Gemeinde in dem Einzelfalle das Recht zugesprochen wird, nach diesem Plane im Enteignungswege das erforderliche Land aufzukaufen und einzurichten. Aber gerade dieser Weg, das Verfahren, muß viel mehr, als es jetzt der Fall ist, erleichtert und gekürzt werden und eine weitergehende Anwendbarkeit erhalten.

Ein zweiter Punkt, wo der Staat einsetzen kann, ist die Gewährung eines größeren Kredites an die Gemeinde und zwar gerade für den Zweck einer gesunden Bodenpolitik. Just für diese mit so geringer Bodenrente rechnenden kommunalen Industriekolonien wäre es meines Erachtens möglich, einen Fonds verwendbar zu machen, der von den Arbeitern gesammelt wird und ihnen darum auch in weitgehendster Weise zugute kommen muß, das ist das Kapital der Landesversicherungsanstalten, soweit es nicht schon anderweit in Anspruch genommen wird. Wenn mit seiner Hilfe die Industriebevölkerung der Städte zu kostenlosem Eigentum und zu einem gesunden Leben ohne alle Gemeindesteuern gelangen könnte, so würde man hierdurch der Sozialdemokratie eine weitere

scharfe Waffe entwinden nnd das Kapitel „Sozialpolitik“ ganz wesentlich weiterfördern.

Dann müßte allerdings die Arbeiterschaft in den Kolonien, die ja den größten Teil der Bewohnerschaft ausmachen wird, von vornherein von jeder direkten Bodenrente und vielleicht auch von jeder direkten Gemeindesteuer befreit bleiben. Aber die Pacht für alle die übrigen Ansiedler ist ja so außerordentlich gering, daß der Ausfall bei den Arbeitern auf diese anderen durch eine vernünftige Pacht- und Steuerordnung so verteilt werden kann, daß Bodenrente und Kommunalsteuern immer noch eine geringe Höhe erhalten. Und außerdem kann ja die Gemeinde aus dem Staatskredite die erforderlichen Arbeiterhäuser alle selber bauen und die doch viel geringere Miete, als die Arbeiter sie bisher gewohnt waren, mit einem kleinen Aufschlage versehen, der den Renten- und Steuerausfall in ganz unmerklicher Weise ausgleicht. Ganz abgesehen davon, daß ja gerade die Steuern in den Industriekolonien, weil deren Wachstum eine Höchstziffer nicht überschreiten darf, durch das anwachsende kommunale Bodenrentenkapital und seine Verzinsung allmählich überhaupt in Wegfall kommen, wie bereits früher dargelegt ward. —

* * *

Ich komme jetzt zum Schluß meiner Abhandlung, die selbstverständlich nur eine Anregung für das Eingreifen der Großstädte bei der Errichtung von Industriekolonien sein soll.

Während des Niederschreibens dieses Artikels ist mir bekannt geworden, daß man sowohl in der Nähe der Stadt Frankfurt a. M. wie der Großherzoglichen Residenz Darmstadt nach den Plänen des Professors Pützer in Darmstadt je eine kleine Gartenstadt anlegen will und zwar aus Privatmitteln. Nun, die englische Gartenstadtgesellschaft ist eine Genossenschaft und auch die Propaganda der anderen Gesellschaften gleicher Tendenz strebt auf die Verwirklichung ihrer Pläne mit Hilfe von Genossenschaften zu. Und doch scheint mir das nicht der richtige Weg zu sein. Bei der Begründung der Gartenstädte und ihrer ersten Einrichtung läßt sich die rechtliche Form einer Genossenschaft ohne Zweifel leicht festhalten. Will man nun aber jeden neu hinzuziehenden Arbeiter und sonstigen Ansiedler gleichfalls zum Genossenschaftsmitglied machen und ihn wieder streichen, wenn er aus irgend einem Grunde aus der Ansiedlung wegziehen muß, und wie will man das Abrechnungswesen für alle derartigen oder ähnlichen Wechselfälle gestatten? Wenn der Gedanke der Gartenstadt in seiner ursprünglich reinen Gestalt beibehalten werden soll, wird man doch mit jedem Hinzu- und Abziehenden als Genossenschaftsmitglied rechnen müssen, sonst bleibt das ganze Unternehmen alles in allem nichts anderes als eine neue Gestalt der Bodenspekulation, die nur den paar Leuten zugute kommt, welche die Genossenschaft bilden und das Land zur Ansiedlung hergegeben haben.

Es ist doch m. E. viel zweckmäßiger, diejenigen Genossenschaften in allererster Linie bei der Anlage neuer Ansiedlungen heranzuziehen, die wirtschaftlich am stärksten und in ihrer Organisation am einfachsten sind, nämlich die Städte, deren Bürgerschaften doch im Grunde genommen nichts anderes sind als von gleichen Interessen ihrer Mitglieder getragene Genossenschaften.

Die Entwicklung der Städte aller Länder hat gezeigt, daß die Gemeinde als solche die vollendetste Form des Genossenschaftswesens und der Selbstverwaltung ist. Weshalb will man sie nur bei einer vom idealen wie wirtschaftlichen Standpunkte so gleich vollkommenen Kulturaufgabe nicht heranziehen, wie die Anlage von Industriekolonien sind? Wenn eine starke Stadtgemeinde an die Verwirklichung dieser Idee geht, so ist von vornherein die Sicherheit gegeben, daß aller Gewinn der Allgemeinheit zufließt. Denn, wo ist die Bürgervertretung, die nicht sofort nach Steuer- und Gebührenermäßigung schreit, sobald ein Ueberschuß im Gemeindehaushalt wahrzunehmen ist!? Bei einer gewöhnlichen Genossenschaft, die außerdem viel weniger kapitalkräftig ist als eine Stadt, wird die gleiche Sicherheit nicht immer vorhanden sein. —

Nun sei noch zuguterletzt an alle diejenigen Stadtverwaltungen, welche bereits großen landwirtschaftlichen Grundbesitz haben, die Bitte gerichtet, sich mit den vorstehend gemachten Vorschlägen eingehender beschäftigen zu wollen und, wenn sie ihnen durchführbar erscheinen, ihrerseits einmal einen, wenn auch erst kleinen, Versuch zu machen. Namentlich möchte ich mich hierbei an meine Vaterstadt Berlin mit ihren gewaltigen Liegenschaften wenden, die jetzt zu Rieselfeldern benutzt werden. Sollte sie aus irgend einem Grunde ein oder das andere dieser Felder größeren Umfanges seiner eigentlichen Bestimmung entziehen wollen, so möge sie bei der Erwägung, wie die Ländereien anders zu verwerten seien, auch an die „Industriekolonie“ denken. Vielleicht ist es auch nicht ausgeschlossen, die großen Güter, welche für Rieselzwecke neu erworben werden, von vornherein nach dem Gartenstadt- alias Industriekoloniesystem aufzuteilen und auf diese Weise für die landwirtschaftlichen und gärtnerischen Betriebe von anfang an durch eine großartig angelegte Be- und Entwässerung die wesentlichste Kultivierungsbedingung zu schaffen?

Auch alle anderen Städte, die für ihre Stadtentwässerung die Erwerbung von Rieselfeldern allen anderen Kläranlagen vorziehen würden, wenn sie nicht vor der großen Kapitalanlage und der schlechten Verzinsbarkeit zurückschrecken würden, mögen sich einmal mit dem Vorschlage näher beschäftigen. Wenn hiergegen nun auch sicher allerhand hygienische Bedenken laut gemacht werden würden, ebenso so sicher dürfte sein, daß sich diese Bedenken überall dort, wo sie bereits gemacht worden sind, in der Regel als verfrüht und wenig stichhaltig erwiesen haben. Liegen doch gerade bei Berlin rings um die mächtigsten Rieselanlagen herum die beliebtesten Villenkolonien. Sollte sich nicht darum auch Industriekolonie und Entwässerungsfeld, beides auf städtischem Boden zu städtischem Wohle, vereinigen lassen!?

Ich würde mich freuen, wenn meine vorstehende Arbeit zu einer weiteren Erörterung dieser und der sonst aufgeworfenen Fragen Anlaß geben würde.

BEBAUUNGSPLAN FÜR DEN SÜDLICHEN TEIL DER STADT FLENSBURG.

Von Dr. Ing. J. STÜBBEN, Berlin-Grunewald.

Im Dezemberheft des vorigen Jahrgangs hat Herr Geheimrat Prof. Dr. Ing. Henrici einen von ihm für die Grundbesitzerfirma R. gefertigten Entwurf veröffentlicht, der keine Veranlassung zu diesen Zeilen geben würde, hätte der Verfasser es unterlassen, von den „Zumutungen" zu sprechen, die in dem im Auftrage der Stadt Flensburg von mir entworfenen Bebauungsplan enthalten sein sollen. Dieses Wort kann beim Leser einen Eindruck hervorrufen, gegen den es mir als Pflicht erscheint, die Flensburger Stadtverwaltung und mich zu verwahren.

Durch die Stadt Flensburg zieht sich von Norden nach Süden eine Mulde, welche die Verlängerung der Föhrde bildet und bisher in einem von hohen schattigen Hängen und freundlichen Spazierwegen umgebenen See, dem sogenannten Großen Mühlteich, ihren Abschluß fand. Es war ein natürlicher Wunsch des Magistrats und der Bevölkerung, bei der vorrückenden Bebauung die schöne Wasserfläche, das „Auge der Landschaft" nach Möglichkeit zu erhalten, während es umgekehrt bekannt war, daß die Eigentümerin des Sees die Zuschüttung und völlige Bebauung des ganzen dadurch zu gewinnenden Talgrundes anstrebte. So entstand mein auf der Dresdner Ausstellung von der Stadt vorgeführter Entwurf, nach dem von 1622 ar Wasserfläche der tiefere Teil als 448 ar großer Zierteich erhalten und an den oberen seichteren Rändern mit landschaftlichen Anlagen umgeben werden soll. Diese Wasser- und Parkanlage ist so gedacht, daß sie von der Altstadt einen einladenden Zugang hat und daß ringsum der Eigentümerin

nach Abzug von Straßen, Plätzen und Pflanzungen Baugrundstücke von 650 ar Größe in zweckmäßiger Bebauungstiefe verbleiben. Die aus der städtischen Schmuckanlage erwachsende Wertsteigerung des Bodens würde sonach der Grundbesitzerin in vollem Maße zugute kommen. Das sind die „Zumutungen", gegen die sie, die schon einen Plan für die dichte Bebauung des ganzen Seegrundes in Bereitschaft hatte, die Hülfe des Herrn Prof. Henrici anrief, noch bevor in eigentliche Verhandlungen über die Ausführungsbedingungen eingetreten war. Daneben spielten Meinungsverschiedenheiten über Bebauungsdichtigkeit und Wasserführung eine Rolle, die aber mit dem Plan in nur losem oder keinem Zusammenhang stehen. Mein Entwurf sei in kleinem Maßstabe, leider ohne Besitzgrenzen, nach der Veröffentlichung im Ausstellungswerke „Die deutschen Städte" hier in Abbildung wiedergegeben. Cornelius Gurlitt, der Berichterstatter über den Städtebau im genannten Werke sagt: „Es handelt sich um die Aufteilung eines Tales, in dessen Grund ein Teich liegt. Von Bedeutung war der Blick von der Stadt aus über den Teich weg auf ein auf einen Hügel aufgestelltes Festhaus. Durch das Tal selbst ist größerer Verkehr nicht zu erwarten, die Hauptstraßen führen um das Tal herum, das als stilles Wohnviertel dienen soll." Gurlitt spricht ferner von den „naturgemäß lebhaft geschwungenen Linien" des Entwurfs, „ebenso wie dies bei Bergstraßen überall der Fall ist." Er sagt endlich an anderer Stelle: „Die Kunst des Städtebauers bewährt sich darin, daß er unter das Einerlei verwandter Linien doch wieder einen Zug von Größe bringt, indem er einzelne Stadtteile und Denkmalbauten heraushebt. Man sehe, wie ein Bergkopf im Plan von Flensburg für ein größeres Bauwerk vorbehalten und wie hier zwischen reich geschwungenen Linien mit Recht die Gerade eingeführt wird." Henricis Entwurf unterscheidet sich in diesem Punkte von dem städtischen dadurch, daß er nicht 448 ar, sondern nur 170 ar Wasserfläche in zwei getrennten Becken erhalten, daß er ferner die gärtnerischen Anlagen mehr auf andere Grundstücke verweisen und für die Firma R. 910 ar Baugelände gewinnen will. Aber auch diesen Plan hat die Eigentümerin nicht etwa den städtischen Behörden zur Ausführung angeboten, sondern sie hat, in dem Widerstreben gegen die auf möglichste Erhaltung einer landschaftlichen Schönheit gerichtete Absicht des Magistrats, es vorgezogen den See größtenteils zuzuschütten und völlig trocken zu legen. Übrig geblieben ist nur eine von einem Entwässerungsgraben durchzogene Wiese, die von der Besitzerin durch Schuttabladung aufgehöht wird. Um Zuschüttungsboden zu gewinnen, sind seitliche Anhöhen, darunter namentlich der von C. Gurlitt hervorgehobene Bergkopf, abgetragen worden. An die Stelle eines lachenden Landschaftsbildes ist eine Wüste getreten.

PARKPOLITIK.

Von JOSEPH AUG. LUX, Wien-Döbling.

Die Parkpolitik ist eine Angelegenheit der Großstädte; sie entspringt der Naturfreude und dem Naturbedürfnisse, die dem Städter umso stärker zum Bewußtsein kommen, je mehr er ihrer entbehren muß. Die Ausbreitung der Großstädte, das Verschwinden der Hausgärten, die vorteilhafte Ausnützung der Bauflächen haben die Parkpolitik in den Vordergrund der Stadtinteressen gerückt, und zur Tagesfrage gemacht. Alle größeren Städte geben annähernd das gleiche Bild. Drei Arten von Park- und Gartenkultur sind überall vereinigt.

Die erste Art bilden jene alten barocken Gartenschöpfungen, einem Palast oder Schlosse zugehörig, und der Benutzung des Publikums freigegeben. Gesundheitlich und baukünstlerisch gehören sie gewöhnlich zu den wertvollsten Gütern einer Stadt, deren Physiognomie sie wesentlich mitbestimmen. Sie überliefern einen Schatz vorbildlicher gartenarchitektonischer Grundsätze hinsichtlich der Anlage der Beete, Treppen, Wege und der geschnittenen Laubwände, die gradlinig auf einen zentralen Punkt zulaufen, darin sich eine schöne Statue, ein Brunnen, eine Gartenplastik wie von einem Hain umschlossen erhebt.

Die zweite Art bodenständiger Gartenkultur liegt an der Peripherie der Städte, in den Vororten, wo städtische und ländliche Kultur einander begegnen.

Als grüner Gürtel mit einem ungeheuren Komplex an Wald-, Feld- und Gartengrund ziehen sie um die Stadt herum, und geben, sofern sie zur Stadt gehören, dieser eine besondere Schönheit, nicht nur als Naturkranz, sondern auch als Hüter und Bewahrer der älteren heimatlichen Baukunst, die nun freilich einerseits durch städtische Mietkasernen, anderseits durch moderne Landhäuser täglich mehr verdrängt wird. Diese halb ländlichen Vororte enthalten jene feinen Beispiele alter Gartenkunst, die auf einen beschränkten Raum am Hause angewiesen ist; sie überliefern beachtenswerte Lösungen heimischer Vorgärten und Hausgärten.

Mit den kleinen Vorgärten sehen die Bauern- und Winzerhäuser aus wie schmucke Landmädchen mit einem Blumensträuße vor die Brust gesteckt. Ein hölzerner Zaun geht vor der niederen Fensterreihe hin, und läßt einen schmalen Fußweg zwischen den ebenfalls schmalen Beeten an Hauswand und Zaun frei, nicht mehr. Das ganze Vorgärtchen ist ans Haus gedrückt. Aber der schmale Streifen birgt eine üppige Blumenwildnis. Bux dient gewöhnlich zur Einfassung der Beete; am Zaune steht blühender Phlox in dichten Ständen, die Kapuzinerkresse, die Ringelblume; Pelargonien, Lobelien und Betunien liefern die lebendigen Farben an der Hausmauer und in den Beeten, wo die Rosenbäume blühen. Ahorn, von der Schere gebändigt, bildet eine grüne Architektur als Hecke und Torbogen über der Zauntür. Auch eine Laube kann man gelegentlich vor dem Hause finden und wenn nicht hier, dann sicherlich hinter dem Hause in dem eigentlichen Hausgarten, eine gemütliche Laube, von Wein, Geißblatt oder Kletterrosen überwachsen, ebenso wie den Laubengang oder die Pergola, als Spender des Schattens. Im übrigen ist es ein Blumengarten wie vorne am Hause, mit rechteckigen Beeten und bunten Glaskugeln, die ein leuchtendes Farbenspiel in die Blumenpracht setzen. Die heimatliche Flora liefert den Bestand an Bauernblumen.

Einen gewissen Gegensatz zu den vornehmen höfischen Gartenschöpfungen der Barocke und zu den volkstümlichen und in ihrer Art nicht weniger vortrefflich gelösten alten

Hausgärten, den sogenannten Biedermeiergärten, bildet die dritte Art, die neuen „städtischen Park- und Gartenanlagen“.

Die Schablone ist überall dieselbe. Eine Verquickung französischer und englischer Gartenbaugrundsätze, die zu keinen glücklichen Ergebnissen geführt hat. Von armseligen Drahtgittern eingehegt, stellt ein Rasenfleck die Wiese, eine unruhige stockige Zusammenstellung von Büschen gleichsam den Wald vor. Französische Teppichbeete und krumme Wege, die gänzlich aus der Richtung führen, charakterisieren die Planlosigkeit der Anlage, die infolge dessen auch vielfach ihre Zweckmäßigkeit einbüßt. Dasselbe kehrt in den neueren Villengärten wieder, und lassen diese im Vergleich zu den Gartenschöpfungen der älteren Kultur vielfach ungemütlich erscheinen.

Es ist sehr zu beklagen, daß in der dritten Kategorie von Gartenanlagen nicht die bodenständige Überlieferung sorgfältiger berücksichtigt worden ist, damit sich das Neue dem Alten würdiger anschließe. Bei öffentlichen Anlagen, bei denen es sich oftmals nur um die gärtnerische Ausbildung eines kleinen Fleckes Erde inmitten des Straßengewirres handelt, wäre die Beachtung des alten Beispieles besonders vorteilhaft, denn es lehrt, daß eine Gartenanlage umso strenger architektonisch durchgeführt werden muß, je kleiner sie ist. Die Barockgärten mit den geschnittenen Laubwänden geben ein schönes Vorbild. Der kleinste Fleck mag groß erscheinen, eine grüne Einsamkeit bilden, die irgend ein Kunstwerk wie ein Juwel umfaßt und mitten im Großstadtlärm das Gefühl der Entrücktheit gewähren kann. Aber wo ist in unseren öffentlichen Anlagen die Laubwand oder die geschnittene Hecke zu finden, wo das heimatliche Gartenmotiv, die gemütliche Laube?

Von instinktiven Erkenntnissen geleitet, treibt es den Großstädter in die freundlichen Gartenvororte hinaus, wo sich die alte Kultur fortfristet und er sucht dort seinem Natur- und Schönheitsbedürfnisse Nahrung zu geben, weil sie ihm die Stadt versagt. Sie wird trotz des größeren Komforts anscheinend immer unwohnlicher, sofern ästhetische Eigenschaften zur Wohnlichkeit gehören. Die Bauspekulation, die in den Peripherien die trostlosen Mietskasernen errichtet, steht natürlich nicht vor den alten Kulturwerten still.

Durch die andauernden Verwüstungen in den nächsten Umgebungen der Städte ist die Parkfrage dringlich geworden. In Wien wird die „Schaffung eines Wald- und Wiesengürtels um Wien“ erwogen, in anderen Städten wird sich die Parkpolitik mit ähnlichen Fragen zu beschäftigen haben. In allen Fällen aber soll es sich vernünftigerweise nicht so sehr um Neu-Schaffungen, als vielmehr um Erhaltung des bestehenden Guten, also um eine Art „Heimatschutz“ handeln. In diesem Sinne hat die Parkpolitik so ziemlich in allen Städten eine wichtige und zeitgemäße Kulturaufgabe zu erfüllen. Mit der Schaffung neuer Anlagen sollte namentlich in den halbländlichen und oftmals entzückend schönen Vororten lieber gewartet werden, bis die guten, alten Motive der heimatlichen Überlieferung, auf die in diesem Zusammenhange hingezeigt wurde, künstlerisch so verarbeitet sind, daß endlich wieder neue Gärten entstehen, die ebenso wie die alten, nach einem Worte von Bacon of Verulam, die Quelle reinster Freuden sind.

BILLIGE STADTPARKE.

Eine Anregung von ERWIN SCHLÜREN, Heilbronn a. N.

Der Dörfler und noch mehr die Dörflerin geht nicht ohne stilles Grauen nachts an einem Gottesacker vorüber, besonders in einer Gegend, wo noch an Winterabenden der alte Spinnstubengebrauch gepflegt wird, sich grusliche Gespenstergeschichten zu erzählen. In kleineren Städten, selbst in Mittelstädten, in denen die Häuserblöcke allmählich um die Friedhöfe herumwachsen (die Ersatzfriedhöfe werden auch hier so weit wie möglich hinausgeschoben), mag es wohl meist noch der Fall sein, daß es den Wert einer Wohnung herabsetzt, wenn sie hinter dem alten Friedhofe gelegen ist, oder gar aus vielen Fenstern nur den Blick auf Kreuz und Leichenstein bietet.

Das Mittelalter hatte ein derartiges Bedenken offenbar nicht gekannt, denn auch die im Innersten der Wohnplätze gelegenen, bescheidenen und vornehmen Kirchen waren alle mit „Kirchhöfen“ umgeben gewesen. Nehmen wir z. B. Stuttgart, so ist der ehemalige Kirchhof um die Stiftskirche als Begräbnisplatz unkenntlich geworden. Etwaige Grabdenkmäler sind beseitigt, oder hier, wie bei der Hospital- und Leonhardskirche im Innern der Kirche untergebracht. Der einst weit vor dem Büchsenthor, im Gewand Hoppenlau gelegene Ersatzfriedhof hat lange Zeit den Wert des jenseitigen Baugeländes vermindert. Je mehr aber sein Zustand parkartig wird durch Eingehen vieler Gräber, desto mehr wird das Wohnen mit Aussicht auf ihn, und das Benützen des Wegs in die Stadt durch ihn, als eine Annehmlichkeit empfunden. Für den Großstadtmenschen ist es bereits eine Wohlthat, auf diese Weise in der Häuserwüste eine grüne Oase zu haben, und die Gräberreste verhindern nicht mehr, daß der Blick ins Grüne für die umliegenden Wohnungen bereits wertsteigernd wirkt. Es sollte, wenn irgend möglich, dann darauf Bedacht genommen werden, diese Friedhöfe als Parke dauernd zu erhalten, damit man nicht wie am Hospitalplatze noch nach Jahrhunderten beim Haus- oder Dohlenbau Knochen vielleicht ehedem berühmter Menschen durcheinander werfen sieht. Häufig erlaubt dies allerdings das Verkehrsbedürfnis nicht. Während in Frankfurt und Hannover (offenes Grab und Grab der Lotte Buff-Kestner) es bei manchen Kirchhöfen möglich war, merkwürdige Gräber liebevoll zu schonen, hat dies in Berlin betreffs des einst so einsamen Waldgrabes Heinrich v. Kleist's bereits Schwierigkeiten gemacht. In Leipzig erhielt man Gellert's Grabplatte, aber wie stimmungslos liegt dieser „Ruheplatz“ inmitten des Häusergewirrs und Straßengewühls. In Berlin mußten die Gebeine Fichte's an einen andern Platz gebracht werden, als aus der Kommunikation am neuen Thor eine Straße gemacht wurde, und wo der Denker und seine Gattin geruht, stehen jetzt die Glaskästen des Leichenschauhauses. Muß der Großstadtmensch also nun verschmerzen lernen, daß er über Massen von Gräbern radelt, fährt und geht, oder daß sein Zinshaus auf der Asche unzähliger vermoderter Vorfahren lastet, so könnte er ohne Zweifel auch kein Grauen empfinden bei dem Ge-

danken, daß auf freien Plätzen der Stadt da und dort nicht bloß Denkmäler überhaupt stehen, sondern bisweilen ein wirkliches Grabmonument. Unsere Massenfriedhöfe haben etwas den Schönheitssinn und das Gefühl Verletzendes, selbst wenn sie noch so monumental ausgestattet sind, etwa nach italienischen Vorbildern. Der Römer drängte seine Grabmonumente nicht auf größere oder kleinere Rechtecke zusammen, sondern ließ sie den belebtesten Landstraßen entlang laufen, als deren Einfassung wir nun allerdings unsere Obstbäume vorziehen möchten. Aber das bleibt doch wahr: Die Massenfriedhöfe um die Städte herum wirken unschön und beklemmend, und in absehbarer Zeit werden auch die Kolumbarien ihrem lawinenartigen Anschwellen noch nicht fühlbaren Einhalt tun können.

Sollte man da nicht dem Wunsch entgegen kommen, den jetzt viele begüterte Menschen nur deshalb unterdrücken, weil er z. Zt. unerfüllbar ist, dereinst womöglich nicht in diese Reihengräber eingebettet zu werden? Gehört einer zu den Glücklichen, die irgendwo ein Rittergut besitzen, so mag er dort seine Gruft oder sein Privatfriedhöfchen sich anlegen. Diese wenigen Glücklichen werden keine fühlbare Entlastung bringen; ein klein wenig mehr mit der Zeit vielleicht diejenigen, von denen ich nun reden möchte.

Ich möchte nämlich ein Gesetz vorschlagen, welches das unbedingte Verbot, sich anderswo als auf dem öffentlichen Reihengräberfeld mit oder ohne konfessionellen Charakter bestatten zu lassen, einigermaßen durchbrechen soll. Ich denke mir da etwa einen Zusatzartikel: „Wer ein Grundstück, sei es innerhalb, sei es außerhalb Etters, nah oder fern von menschlichen Wohnungen, besitzt, darf sich inmitten desselben bestatten lassen und ein, der Umgebung entsprechendes, würdiges Grabmal darauf errichten, bezw. eine Gruftkapelle bauen, wenn von diesem Mittelpunkt aus die Entfernung von den übrigen Grundstücken noch mindestens, sagen wir etwa 10 oder 15 Meter nach jeder Richtung hin beträgt, und wenn er die letztwillige Verfügung trifft, daß dieses ganze Grundstück für ewige Zeiten öffentliches Eigentum werden soll."

Durch Ortsstatut könnte die Größe des erforderlichen Grundstücks jeweils nach den Umständen bemessen werden; auch könnte man ja von dem Erblasser verlangen, daß er die näheren Bedingungen, unter welchen er das, sein Grab umgebende Grundstück letztwillig der Gemeinde zum Eigentum überweisen kann, vorher vertragsmäßig mit der zuständigen Behörde zu vereinbaren habe. Diese würde darauf zu achten haben, daß sie die Erlaubnis nur für solche Plätze erteilt, die sich dereinst zu öffentlichen Erholungsplätzen, Anlagen, Aussichtsplatten u. dergl. eignen, und würde so eine hoffentlich immer rascher zunehmende Menge solcher grünen Oasen, sei es in ihrem zukünftigen Häusermeer, sei es in dessen näherer oder fernerer Umgebung, völlig kostenlos erhalten. Wohl werden über meinen Vorschlag viele die Köpfe schütteln, doch beweist das nichts gegen seine Brauchbarkeit oder mindestens Erwägbarkeit. Würde dadurch auch nicht jedesmal ein Areal von der Schönheit und Größe des Leipziger Johannaparkes einer Stadt zufallen, so könnten doch recht ansehnliche städtische Parke, Lüftungen, „Lungen" für ganze Stadtteile schenkungsweise allmählich in den Besitz der Städte übergehen, falls darauf Bedacht genommen würde, daß man die betreffenden reichen Leute veranlaßt, solche Plätze möglichst groß zu bemessen und dieselben womöglich angrenzend an schon vorhandene zu erwerben.

Ich denke, daß die örtlichen Verschönerungsvereine in erster Linie berufen wären, die durch obige Zeilen von mir gegebene Anregung zu prüfen, zu erwägen und der Ausführung näher zu bringen.

Alle Bedenken und Einwände, die vorgebracht werden könnten, sind so leicht zu widerlegen, daß ich in dieser Hinsicht dem eigenen Nachdenken meiner verehrten Leser nicht einmal vorgreifen möchte. Mindestens ließe sich gar nichts sagen, z. B. gegen Beisetzung von Leichenbrandresten.

Man könnte eine kein düsteres Gefühl weckende Denkmalsform vorschreiben: Altarbau, Exedra, Monumentalbrunnen u. dergl. Ich glaube, die Bildhauer zu allererst sollten für meinen Einfall sich begeistern. Schwerlich würden viele Schönheiten, wie einst der selige Rentner Blad der Stadt Berlin, die Bedingung stellen, naturgetreu und lebensgroß aufgestellt zu werden; geschmackvolle Schenker könnten der Idealplastik wieder eine Fülle neuer Aufträge zu teil werden lassen.

CHRONIK.

BERICHTIGUNG. In der Abhandlung von Alfred Abendroth: „Die Großstadt als Städtegründerin", muß es auf Seite 35 (Heft 3) Spalte links, vierte Zeile von unten, statt

$$\frac{9000}{300000} \text{ heißen: } \frac{90000}{300000}.$$

DER MÜNCHENER ARCHITEKTEN- UND INGENIEUR-VEREIN hat bei dem Magistrat eine durchgreifende Abänderung der Münchener Bauordnung vom 29. Juli 1895 in Vorschlag gebracht. Die von dem Verein gebildete Kommission hat einen Entwurf für die Abfassung einer neuen Bauordnung aufgestellt auf Grund folgender allgemeiner Ausführungen:

1. Als grundsätzlicher Mangel der bestehenden Bauordnung wird in erster Linie die Regelung der Bebauungsdichtigkeit nach Flächenvorschriften empfunden.

Das System von gegenseitigen Abständen und Hofraumflächen schafft eine jeglicher Entwurfsarbeit vorausgehende, ganz bestimmte Flächenumgrenzung des Baugegenstandes, in welche der Entwerfende gezwungen ist, seine Baugedanken hineinzuzwängen. Hierdurch ist die Anlage einer wohldurchdachten ungezwungenen Raumgruppierung außerordentlich erschwert und vielfach unmöglich gemacht. Ja, es hat den Anschein, als ob die jetzige Art der Vorschrift dem Entstehen schablonenhafter Grundrisse förmlich Vorschub leiste. Ganz ähnlich erscheinen die Massen des Aufbaues in starre Grenzen eingeschlossen, die ohne empfindliche Verluste in bezug auf die Gesamtbebauungsdichtigkeit — zu welchen sich selten ein Bauherr entschließt — nicht durchbrochen werden können.

Dieser Unbeweglichkeit und Starrheit der Vorschriften soll durch eine unmittelbar räumliche Bemessung abgeholfen werden, welche die Flächenvorschrift nur in den allerunentbehrlichsten Mindestmaßen beibehält, darüber hinaus eine plastische Verschiebbarkeit der Raummaße zuläßt. Die Befürchtung der Komplikationen, welche dem kubischen System als geläufigster Einwand entgegengesetzt zu werden pflegt, kann für jene Techniker, welche überhaupt befähigt erscheinen, Pläne zu machen oder zu beurteilen, nicht in Frage kommen, diese werden es vielmehr freudigst begrüßen, wenn der Baugegenstand gleich von vornherein an räumliche Gedanken gebunden ist, welche in der Durchführung irgend eines Bauprogrammes eine so große Mannigfaltigkeit zulassen, und gewiß kann der Umstand kein Nachteil sein, daß eine wirklich zweckmäßige Ausbeutung der zulässigen Baudichtigkeit nunmehr an eine höhere Intelligenz gebunden erscheint.

Die Beweglichkeit der Vorschrift durch einfache Variation der jeder räumlichen Bemessung zu Grunde zu legenden Konstanten würde die ganze Staffelbauordnung ohne weiteres mit hinein nehmen lassen.

Die unschätzbaren Vorteile einer solchen Regelung würden mit einem Schlage dem bürgerlichen Wohngebäude sein individuelles Gepräge und dem Städtebild den Reiz vergangener Zeiten wieder geben.

Der Entwurf der einzelnen Bestimmungen, der von der Kommission des Oberbayerischen Architekten- und Ingenieur-Vereins in bezug auf die bebaubare Fläche aufgestellt ist (vgl. No. 1, S. 15), lautet wie folgt:

§ 49. Von dem über jedem Grundstück sich befindenen Luftkubus darf mit Rücksicht auf die Gesundheit nur ein bestimmter Teil der Umbauung zugeführt werden.

Jedoch soll eine den Bedürfnissen der Feuersicherheit und des Verkehrs entsprechende Fläche des Grundstücks, deren Größe in jedem einzelnen Falle nach der Zweckbestimmung, sowie dem Umfang und der Höhe der Gebäude zu bemessen ist, als Hof unüberbaut bleiben.

§ 50. Jedes Grundstück, welches tiefer als 22 m ist, zerfällt der Fläche nach in zwei Zonen:

a) in die Zone der Vordergebäude, d. i. auf eine Tiefe von 22 m senkrecht zur Baulinie und von dieser ab gemessen,

b) in die Zone der Rückgebäude, d. i. der Rest der Grundstücksfläche.

§ 51. I. Vordergebäude müssen mit ihrer Rückfront von der Grenze mindestens 3,50 m entfernt bleiben, sofern nicht unmittelbar an die Grenze gebaut werden will.

Vordergebäudeflügel haben einen Abstand von mindestens 3,50 m von der Grenze zu wahren, wenn sie nicht an die Grenze gebaut werden wollen.

II. 1. Rückgebäude müssen von Vordergebäuden, Flügelbauten und anderen Rückgebäuden des Grundstücks, sofern sie mit solchen nicht zusammengebaut werden, mindestens so weit entfernt sein, als die Höhe des niedrigeren Bauwerkes beträgt. Treppenhausvorbauten können bei Berechnung des Abstandes außer Betracht gelassen werden, wenn ihre Länge 5 m und ihr Vorsprung 1,50 m nicht überschreitet und außerdem die Bestimmungen in § 48 gewahrt bleiben.

Stehen sich Umfassungsmauern ohne Fenster gegenüber, so genügt ein Abstand von 3,50 m.

2. Rückgebäude, welche nicht an die Grenze gebaut werden wollen, haben von dieser einen Abstand gleich der halben Höhe, mindestens aber 3,50 m einzuhalten.

3. Für industrielle Zwecke im allgemeinen und Türme im besonderen sind größere Höhen als 22 m für Rückgebäude zulässig, wenn solche Baulichkeiten einen Abstand von der Grenze einhalten, bei welchem zu dem gemäß Ziffer 2 sich ergebenden Maß von 11 m noch das volle Maß der Höhenüberschreitung zuzuzählen ist.

§ 52. I. Der nach § 49 zulässige Teil der Umbauung, der Baukubus, wird nach folgender Formel bestimmt: Baukubus $= {}^2/_3\, f^1 h^1 + {}^2/_3\, f^2 h^2$.

Hierbei bedeutet: f^1 die Fläche der Vordergebäudezone und f^2 die Fläche der Rückgebäudezone des Grundstückes, h^1 ist die Vordergebäudehöhe, welche sich nach § 45 Absatz I und II*) berechnet; h^2 ist Rückgebäudehöhe, welche stets mit 16 m, gleichviel ob die beabsichtigte Höhe größer oder kleiner ist, in die Berechnung des Baukubus gezogen wird.

II. Der sich gemäß Abs. I ergebende Baukubus kann auf dem Grundstücke beliebig verteilt werden, sofern die Bestimmungen des § 51 gewahrt bleiben.

III. Bei Eckhäusern wird der Baukubus nach folgender Formel berechnet: Baukubus $= {}^7/_8\, f^1 h^1 + {}^1/_3\, f^2 h^2$.

IV. 1. Der Raum, welchen Dächer bis zu einer Neigung von 45 Grad einschließen, bleibt bei der Berechnung unberücksichtigt.

2. Hingegen hat der Baukubus zu enthalten: Den Raum, welchen steile Dachflächen mit einem 45 Grad Dach einschließen, ferner den Raum von Risaliten, Treppenhausvorbauten, Loggien, sowie den Raum unter Hofüberdachungen und offenen Schutzdächern; bei Flügelbauten an der Grenze auch den Raum, welcher erstens von der Grenzlotebene, zweitens von der Dachfläche und drittens durch eine von der Grenze weg in Höhe des Hauptgesimses unter 45 Grad ansteigenden Ebene umschlossen wird. Durch Vereinbarung der Nachbarn kann diese Einschränkung fallen gelassen werden.

3. Der Kubus örtlicher Aufbauten und Ausbauten, wie Giebel, Attiken, Erker, Türme, Dachfenster, Dachreiter und Kamine, sofern er den zehnten Teil des zulässigen Baukubus nicht überschreitet, kommt nicht in Betracht. Der dieses Maß überschreitende Teil ist bei Ermittlung der Umbauung in Ansatz zu bringen.

II. Diese größere Freiheit in der gesetzlich unentbehrlichen Gebundenheit wird auch angestrebt durch die Forderung einer bestimmt ausgesprochenen Trennung von Straßen- und Baulinie.

Wie nach innen soll auch nach außen hin eine größere subjektive Bewegungsfreiheit ermöglicht werden. Erst dann kann die Reformbewegung der Stadterweiterung eine ausdrucksvolle werden, wenn die häufig mit Zwang verknüpfte Baulinie einer Beweglichkeit innerhalb gewisser enger Grenzen fähig ist, erst dann können sich praktisch und künstlerisch gleich wertvolle Baugedanken auch nach außen entfalten.

Während die Festsetzung der Straßenlinie auf amtliche oder private Anregung immer von Amts wegen zu erfolgen hätte, zugleich mit der Bestimmung eines Mindestabstandes von der Baulinie, wäre die Festsetzung des letzteren von Fall zu Fall an die Einreichung und Vorbescheidung der Baupläne gebunden.

*) Danach soll die Höhe der Vordergebäude die mittlere Breite des vor dem betreffenden Gebäude liegenden Straßenteils einschließlich etwaiger Vorgärten nicht überschreiten; sie darf nicht mehr als 22 m betragen. In Straßen unter 12 m Breite kann eine Höhe bis zu 12 m gestattet werden.

Die WOHNUNGSBESCHAFFUNG wird in der englischen Gartenstadt durch verschiedene Umstände große Erleichterungen erfahren. Wir konnten schon seiner Zeit berichten, dass eine englische Baugenossenschaft (The Permanent Cooperative Building Society) 400 000 Mk. für Häuserbau in der Gartenstadt ausgeworfen hatte. Die englischen Cooperative Building Societies entsprechen nicht dem, was wir unter Baugenossenschaft verstehen. Es sind vielmehr gemeinnützige, auf genossenschaftlicher Grundlage beruhende Kreditorganisationen, die den Mitgliedern den Erwerb von Häusern erleichtern. Zu der oben erwähnten Cooperative Building Society ist nun kürzlich in der Gartenstadt eine „Tenants Society" oder eine Mietsgenossenschaft getreten. Die Bewegung der Mietsgenossenschaften, die im wesentlichen unserer Baugenossenschaft mit gemeinschaftlichem Eigentum entsprechen, ist in England eine junge. Es bestehen mit der soeben neubegründeten „Garden City Tenants Society" erst fünf solcher Genossenschaften. Die wenigen, einige Jahre bestehenden Genossenschaften sollen sehr erfolgreich gewesen sein, besonders die „Ealing Tenants Society". Der Unterschied zwischen unserer Baugenossenschaft mit gemeinschaftlichem Eigentum und der englischen Mietsgenossenschaft besteht darin, daß die englische Genossenschaft die Wohnung bzw. das Haus zu ortsüblichen Preisen, also nicht billiger, vermietet. Die Gewinne, die gemacht werden, werden hier den einzelnen Genossen wie bei den Konsumgenossenschaften im Verhältnis zur gezahlten Miete berechnet. Sie werden aber nur gutgeschrieben, nicht ausgezahlt. Für den einzelnen sammelt sich somit ein Kapital an, über das er Anteilscheine und von dem er bescheidene Zinsen erhält. Die Anteilscheine sind übertragbar. Die Erfahrungen, die mit diesem System bisher gemacht wurden, sollen die denkbar besten sein. Die Genossenschaft erleichtert sich die Kapitalsbeschaffung, und das Interesse des Genossenschafters an der Genossenschaft und dem genossenschaftlichen Eigentum wird durch die eingeführte Gewinnbeteiligung erhöht. Zur Förderung dieser Bewegung hat sich ein „Copartnership Tenants Housing Council" in London gebildet.

BRIEFKASTEN.

Herrn Ingenieur KÖLZOW in Jena: Besten Dank für die weiteren Nachrichten über die beabsichtigte Regelung der Saale und die Camdorfer Brücke Wir werden die Sache im Auge behalten.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

DER STÄDTEBAU

VERLAG VON ERNST WASMUTH, A.-G., BERLIN W. 8, MARKGRAFEN-STRASSE 35

ANZEIGEN

II. JAHRGANG 1. MAI 1905. HEFT 5.

Erscheint am 1. jedes Monats. Preis bei direkter postfreier Zusendung für Deutschland und Oesterreich-Ungarn Mk. 20,—, für alle übrigen Länder Mk. 24,— pro Jahrgang.

Alleinige Anzeigenannahme bei **C. Behling,** Institut für graphische Industrie, **Berlin W. 66, Leipzigerstr. 13.**

INSERENTEN-VERZEICHNIS.

2. Jahrgang 1905 5. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

AUSBAU DES BADEORTES SALZHAUSEN IN OBERHESSEN.

Von HANS BERNOULLI, Berlin.

Im Frühjahre 1902 veranlaßte das hessische Ministerium der Finanzen Professor Pützer in Darmstadt zur Ausarbeitung einer Skizze für den Ausbau des Badeortes Salzhausen. Es war beabsichtigt, durch stärkere Ausnützung der bestehenden Lithion- und Stahlquellen und durch Neubohrungen dem kleinen Badeorte die Bedingungen zur Weiterentwickelung zu schaffen. Der Ausbau des Badeortes wird außerordentlich begünstigt durch den Umstand, daß der größte Teil des Grund und Bodens dem Fiskus und der Krone gehört, wodurch alle Privatspekulation ausgeschlossen und alle Verbesserungen und gemeinnützigen Anlagen mit der dadurch verbundenen Wertsteigerung des Bodens der Gemeinde zugute kommen würden. Ebenso wäre die Möglichkeit vorhanden, fähige Architekten heranzuziehen und ein unvergleichlich harmonisches Gesamtbild zu schaffen.

Die Skizze im Maßstabe von 1 : 2500 wurde vom Ministerium genehmigt und es erfolgte die Bearbeitung im Maßstab 1:1000 (Original der beiliegenden Doppeltafel 35/36), welche dem Schreiber dieser Zeilen zufiel.

Das Kurhaus Salzhausen liegt in einer fast rings geschlossenen Talmulde am tiefsten Punkte der Landstraße Geis-Nidda. Die Sohle der Mulde ist sumpfig, das Wasser sammelt sich an der etwa 80 Meter breiten Lücke der Umrandung, um südwärts als kleiner Bach abzufließen. Der Nordabhang, an dem sich das Kurhaus anlehnt, ist bewaldet. Der Südabhang ist durch starke, terassenförmige Absätze gegliedert; im Osten und Westen schließen wellige Erhebungen die Senkung. Im Südwesten springt ein etwa 14 m hoher Hügel in das Tal vor. Die Höhenränder erheben sich 10 bis 30 m über die Sohle, deren Längenausdehnung etwa 600 m, deren Breite etwa 400 m beträgt.

Außer dem Kurhaus und dem Gartentanzsaal, einfach vornehmen Bauten aus dem 1. Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts, stehen erst wenige Gebäude; in nächster Nähe des Hauptbaues, hüben und drüben von der Landstraße, einige ältere Häuser, freundlich und ansprechend; weiterhin längs der Landstraße einige weniger erfreuliche moderne Villen. Die Bahnverhältnisse sind für die Entwicklung des Ortes sehr günstig. Die Zweigbahn Friedberg-Nidda umgeht die Talsenkung auf der Nordseite. Für das Kurhaus besteht zur Zeit eine Haltestelle Salzhausen, auf Fußwegen durch den Kurpark erreichbar. Die Landstraße nimmt die Höhe langsamer und mündet an der größeren Station „Geis". In östlicher Richtung vom Kurhause her, durch den Soderweg erreichbar, liegt die Haltestelle Nidda, eine Station der Strecke Gießen-Gelnhausen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes wurde von dem Gedanken geleitet, den schon erwähnten, im Südosten ein-

springenden Hügel geschlossen zu bebauen, die Abhänge ringsum für einzelne Villen und kleinere Wohnhausgruppen auszunutzen, die sumpfige Sohle aber vollständig frei zu halten. Das neue Verkehrsnetz ergab sich durch den Ausbau vorhandener Wege und Straßen, durch Umführung der Sumpfwiesen, als der natürlichen inneren Bebauungsgrenze, durch Anlage von leichten Zufahrtswegen zu den neuen Baustellen, wobei auf die Steigungsverhältnisse peinlich Rücksicht genommen ist.

Auf die leichte Erreichbarkeit der etwa 20 Minuten entfernten Station Nidda wurde Bedacht genommen. Als einzig neuer Hauptverbindungsweg wurde eine Straße angelegt, die im NO. am höchsten Punkte der Straße Geis-Nidda abzweigt, mit leichtem Gefälle neu zu erschließendes Bauland durchschneidet, den Soderweg kreuzt und in den Straßenring einmündet, der die Sumpfwiesen umschließt. Die Haltestelle Salzhausen ist durch eine ostwärts abzweigende Straße mit dem nordöstlichen Viertel in Verbindung gebracht. Die Umgebungsstraßen der Sumpfwiesen bilden für die Bädegäste engere und weitere Promenaden, die nicht das leidige hin und her der üblichen Badepromenaden aufweisen, sondern einen geschlossenen Umlauf ermöglichen.

Die Quellen haben neue Fassungen erhalten, die Stahlquelle einen architektonisch ausgebildeten Zugang von der Landstraße her und eine Auszeichnung durch eine mächtige Baumgruppe, die einen kleinen Brunnenhof überschattet; an der Schwefelquelle ist eine kleine Halle angeordnet; die Lithionquelle ist überbaut gedacht. Zwei Teiche in der Ostecke der Sumpfwiesen, Landgrafen- und Rolandsteich, von hohen Bäumen umgeben, sind in die Promenade einbezogen. Auf der Landzunge zwischen den Teichen ist ein Tempelchen oder Pavillon gedacht.

Der natürliche Mittelpunkt des Verkehrsnetzes bleibt das alte Kurhaus. Die Erweiterungsbauten und Badehallen gruppieren sich an das bestehende Gebäude an, unter Schonung der schon bestehenden Nebengebäude. Zwei kleine Eckpavillons mit Mansarddächern konnten als Flankierungsbauten für den Hauptzugang verwendet werden. Die südwärts abzweigende Allee mit zum Teil alten Bestande, führt am Musikpavillon vorbei zum Sportplatze, der zwischen dem hier steil abfallenden Hang und dem einspringenden Hügel gebettet ist. Die zum Teil unbebaubare Anhöhe kann leicht zur Tribüne umgeschaffen werden: Die umliegenden Straßen sind doppelreihig bepflanzt und mit Pavillons besetzt Außer dem Kurhause sind noch ein Hotel großen Stils und ein Sanatorium vorgesehen. Das Sanatorium liegt in einer Bodenfalte des Nordabhanges, weitab von der Landstraße, im Rücken und zu beiden Seiden von Wald gedeckt, nach Süden gegen einen Terrassengarten offen. Das sumpfige Gelände gegen Garten und Landstraße ist zum Teich umgewandelt, wodurch die ganze Anlage eine schöne Abrundung gewinnt. Das Hotel legt sich als Talsperre zwischen die Landstraße und das Gehölz, das die nordöstliche Begrenzung des Sanatoriumgrundstückes bildet. Zu beiden Seiten der Straße Kaufläden, wie solche auch in der Nähe des Kurhauses auf einem ungenutzten Geländezwickel sich erheben.

Neben den Hotels sind für die Kurgäste und für ständige Einwohner Einzelwohnhäuser und Villen geplant. Die Aufteilung dieser Grundstücke, wie sie im Bebauungsplan angegeben ist, kann nur als Vorschlag betrachtet werden. Nur ein geringer Teil davon ist bisher parzelliert. Im Westen gruppiert sich eine solche Ansiedlung um den alten Steinbruch, der leicht zu gärtnerischen Anlagen um gewandelt werden kann. Die ringsum führenden Landstraßen weisen alle Bepflanzung auf. Die Zufahrtswege im Innern des Viertels sind als etwa 5 m breite kleine Gartenstraßen gedacht, ohne Bürgersteig. Die Häuser sind nicht durchweg im gleichen Abstande von der Straße gedacht. Es ist vielmehr eine Gruppierung des ganzen Straßenbildes ins Auge gefaßt und außerdem darauf Bedacht genommen, daß die Häuser sich gegenseitig möglichst wenig die Aussicht nehmen. Um keine zu große Gleichförmigkeit aufkommen zu lassen, sind auch Doppelvillen eingeschoben.

Eine Anzahl von Villen nutzt die geschützte Lage des Sanatoriums aus, eine weitere Gruppe bildet sich zwischen dem großen Hotel, der Landstraße und der Bahn. Hier ist längs der Bahn geschlossene Bebauung angenommen, um gleich von vornherein auch kleinere und billigere Wohnungen möglich zu machen. Am höchsten Punkte der Landstraße, in der Nähe der Bahnkreuzung führt die kleine Straße mit der einseitig geschlossenen Bebauung zu einer Kapelle, die den Weg zum Friedhofe weist. Eine weitere Betonung dieses als Wasserscheide und Abschluß der Bebauung wichtigen Punktes bildet die Anlage einer Restauration. Ähnliche Bedingungen wie das nördlich der Landstraße gelegene Gelände weist der südliche Abschnitt nach dem Soderweg zu auf. Jenseits des Soderweges beginnt der Niddaer Hang, der einen schönen Blick auf das ganze Tal bietet, mit den Kurhausanlagen im Mittelgrund und dem Wald als abschließenden Saum. Der starke Abfall des Geländes läßt nur einreihige Bebauung zu. Die Zufahrtstraßen sind denn auch hier nur 5 m breit angenommen. Die lange Reihe der Villen wird durch einen reich ausgebildeten Aufstieg zur Anhöhe unterbrochen, die von einer Gloriette bekrönt wird.

Im Gegensatze zu den locker aufgebauten Ansiedlungen, die rings die Abhänge beleben, steht der im Südwesten vorspringende Hügel mit seiner geschlossenen Bebauung. Auf dem höchsten Punkte steht die Kirche, die Breitseite gegen das Tal gestellt, den Turm gegen den Talausgang.

Durch eine Zufahrt mit mäßigem Gefälle ist der Kirchhügel mit der nach Geis führenden Landstraße verbunden. Diese Zufahrtstraße sowie der untere Saum und die Kuppe des Hügels sind geschlossen bebaut. An der dem Kurhause nächstgelegenen Ecke erhebt sich ein öffentliches Gebäude für Post und Feuerwehr. Auf der Höhe gruppieren sich um die breitgelagerte protestantische Kirche das Rathaus, die katholische Kirche und die Schule. Arkaden umfassen den Platz und öffnen sich zwischen Rathaus und katholischer Kirche. Für die Kirch- und Schulbesucher führen drei Fußwege zur Höhe. Es ist angenommen, daß sich an diesem Hügel die seßhaften Leute, auch die Handwerker und Gewerbetreibenden anbauen werden. Die dichte Ansiedlung und starke Bekrönung dieses Hügels ist für eine eigenartige Entwicklung des Talbildes von ausschlaggebender Bedeutung.

BERGE UND WASSERLÄUFE IM BEBAUUNGS-GEBIETE DER STÄDTE.

Von H. CHR. NUSSBAUM, Hannover.

Berge und Wasserläufe bilden im ästhetischen Sinne für den Bebauungsplan die wichtigsten Geländeteile. Bei richtiger Durchbildung vermögen sie die beherrschenden Punkte des Stadtbildes zu werden, ihm einen Reiz zu verleihen, der künstlich nie geschaffen werden kann.

Der Ingenieur scheint ihnen dagegen weniger hold zu sein. Denn wir finden in manchen deutschen Städten solche Geländeteile oft vollständig vernachlässigt oder falsch behandelt. Selbst neuere Bebauungspläne haben vielfach unrichtige Lösungen der durch bergiges Gelände oder Wasserläufe gestellten Aufgaben gebracht, obgleich eine gute Lösung sich eigentlich von selbst ergibt, sobald man ausreichende Studien an vorhandenen Vorbildern gemacht hat, die große Lehrmeisterin Natur zu verstehen und zu würdigen vermag und — den Plan erst fertigt, nachdem man die Oertlichkeit bis in alle Einzelheiten kennen gelernt hat, ihr ihn anschmiegt.

Immerhin wird es von einigem Nutzen sein, die wichtigeren Grundsätze für die Behandlung dieser bedeutungsvollen Gebietsteile zusammenzustellen, damit jene großen Fehler künftig vermieden werden, die gegenwärtig den deutschen Städtebildern zum Schaden gereichen und eine vorzügliche Gelegenheit zum Schaffen der reizvollsten Parkanlagen ungenützt lassen.

I. Die Erschließung von Bergen und Hängen für die städtische Bebauung.

Soll ein Berg, ein Hang oder ein Hügel für die Bebauung erschlossen werden, dann wird es sich stets zunächst darum handeln, Verkehrstraßen vom Tale zu seinem Gipfel zu führen. Für diese gilt es in erster Linie ein sanftes Gefälle zu gewinnen, weil anderenfalls für alle Zukunft Verkehrschwierigkeiten entstehen, die zugleich den Wert des erschlossenen Baugeländes ganz erheblich vermindern. Ebenso notwendig ist es aber, diese Verkehrstraßen derart zu führen, daß sie, nebst ihren etwa erforderlichen Verbindungsstraßen, alle für die Bebauung wertvollen Hangteile zugänglich machen und daß zwischen den Windungen der Verkehrstraßen Bauland von genau solcher Tiefe verbleibt, wie die zu gewärtigende Art der Besiedlung sie erheischt. Für nur einseitige Bebauung der Hänge bedarf man einer verhältnismäßig geringen Entfernung der Straßenwindungen, während sie für beiderseitige Bebauung fast doppelt so weit auseinander gerückt sein müssen. Im übrigen soll die Tiefe sich nach der ortsüblichen Bauweise richten und man wird für die oberen Hangteile in der Regel eine Besiedlung der wohlhabenden oder doch leidlich begüterten Bevölkerung gewärtigen können, weil das Haus eine reizvolle Aussicht bietet und weithin sichtbar ist, während namentlich an steileren Hängen die Baukosten sich hoch zu stellen pflegen, also weniger Wohlhabende abgeschreckt werden.

Je steiler ein Berghang ist, um so leichter werden jene drei Bedingungen vereint gelöst werden können, weil die Straßen langsam bergan steigen und dabei ausgedehnte Hangflächen erschließen. Für sanft geneigte Hänge pflegt es dagegen erforderlich zu sein, mehrere Verkehrstraßen nebeneinander an den Hängen emporzuführen, damit für den bergauf und bergab gerichteten Verkehr nicht unnötig weitere Wege entstehen. Unter sich müssen diese Verkehrstraßen in voller Verbindung stehen, damit man von jeder Stelle des Tales aus ohne wesentliche Umwege sämtliche Teile der Ansiedlung zu erreichen vermag und umgekehrt.

Da ferner bei irgend erheblicher Neigung der Hänge die Grundstückwerte vom Tale nach der Höhe abzunehmen pflegen, so ist es in der Regel geboten, die Verkehrstraßen nahe dem Tale mit schwächster Neigung zu führen, so daß ihre Windungen sich verhältnismäßig nahe liegen, damit die Zugänglichkeit eine günstige wird und die Grundstücktiefe nicht über das zur Bebauung angemessene Maß hinaus wächst. Denn hierdurch wird entweder der Wert des Quadratmeters gewonnenen Baulandes verringert oder eine übermäßig starke Ausnutzung des Grund und Bodens erforderlich. Die Grundstückerschließung pflegt an Berghängen ganz erhebliche Kosten zu erfordern, die an sich bereits ungünstig auf die Grundstückwerte zurückwirken oder den Grundstückpreis in die Höhe schnellen.

An den oberen Hangteilen pflegen dagegen die Grundstückwerte abzunehmen. Ihre Bebauung wird selten nur mit Zinshäusern erfolgen, sondern es bietet sich hier zumeist willkommene Gelegenheit zur Errichtung von frei im Park gelegenen Landhäusern oder Landhausgruppen. Daher pflegt hier eine größere Grundstücktiefe am Platze zu sein.

Völlig anders wird wieder die Wegeführung, sobald nahe dem Tale eine beiderseitige, näher dem Gipfel nur einseitige Bebauung der Hangstraßen stattfinden soll, weil dann die Entfernung ihrer Windungen unten größer sein muß als oben.

Bestimmend für sie wird häufig auch der Wunsch oder Anspruch werden, von jedem Punkte der oberen, nur einseitig zu bebauenden Hangstraßen freien Ausblick über das Tal zu erhalten. In diesem Falle muß die Tiefe der Grundstücke derartig bemessen werden, daß ihr von Gebäuden freibleibender rückwärtiger Teil der zulässigen Haushöhe (samt Dach) und der Hangneigung entsprechend groß bleibt. Durch Auftragen des Querschnitts der Hänge samt ihren Gebäuden läßt sich diese Tiefe ohne Schwierigkeit ermitteln. Sie wird nur selten völlig gleichmäßig sich festsetzen lassen, weil die Hangneigung am gleichen Berg zu wechseln pflegt.

Endlich wollen auch die Grundstückgrenzen bei der Straßenführung berücksichtigt werden, damit wirtschaftliche Schädigungen der Anlieger vermieden werden und keine unbebaubare Grundstückabschnitte an den Straßen entstehen.

Eine ganze Reihe wichtiger Anforderungen erheischen also die Aufmerksamkeit des Planverfassers und sie erschweren die Lösung dieser so einfach erscheinenden Auf-

gabe um so mehr, als vielfach auch die Geländeformen die Straßenführung stark beeinflussen. Infolgedessen ist es nicht immer möglich, den Hangstraßen überall das allergünstigste Gefäll zu geben. Gleichförmigkeit ist hier jedoch auch nur selten eine Notwendigkeit, sondern es geht in der Regel sehr wohl an, langen schwach geneigten Strecken kurze etwas steilere folgen zu lassen, solange und soweit wenigstens der Lasttierverkehr noch als maßgebend betrachtet werden kann. Für Motorfuhrwerke aller Art, Straßenbahnen, Motorräder u. dergl. verdient allerdings eine nahezu gleichmäßige Steigung der Hangstraßen den Vorzug.

Der Aesthetiker muß von der Bergerschließung vor Allem fordern, daß der oberste Teil der Hänge genügend weit von jeder Bebauung freibleibt, um für den Blick vom Tale aus als grünes, möglichst unregelmäßig geformtes Band wirken zu können. Denn nur hierdurch bleibt der Berg als solcher für das Stadtbild erhalten. Dagegen pflegt eine vollständige Bebauung des Fußes der Berge bis hinauf zu jenem Bande ohne Schaden für die Fernwirkung zu sein, während die Bergeshöhe durch eine machtvoll wirkende Gebäudegruppe bekrönt werden sollte, die malerisch in jenes grüne Band gebettet erscheint. Die Wahl einer bedeutenden Gebäudehöhe für wichtige Teile jener Gruppe ist ästhetisch hier oben nur von Vorteil, weil sie die Bergeshöhe wieder ergänzt, indem sie ihr oben das hinzufügt, was die Talgebäude ihr für die Außenerscheinung und Formwirkung genommen haben. Ein hygienischer Mißstand braucht hierdurch nicht zu entstehen, weil man auf freier Höhe mit den Nachbargebäuden leicht soweit abrücken kann, daß der Hausabstand jener Höhe entspricht, also der für das betreffende Ortsklima wünschenswerte Lichteinfallswinkel gewonnen wird.

Eines der reizvollsten Vorbilder für diese Behandlung der Berge bietet Marburg. Aus dem Tale empor zieht sich das Häusermeer den Hang hinauf, steile Dächer und Giebel ragen in den wirkungsvollsten Überschneidungen in das Grün der Kuppe hinein, für welche die unregelmäßige Form vereint mit den malerischen Laubholzstreifen und -Gruppen eine entzückende Linienführung schafft, während das herrliche Schloß sie in wirkungsvollster Weise bekrönt.

Eine weitere Forderung der Ästhetik ist das innige Anschmiegen nicht nur der Wege sondern auch der Bebauung an die Form des Geländes. Nichts wirkt unschöner als seine wesentliche Veränderung zwecks Gewinnung ebener Flächen für den Fuß des Gebäudes, für seine Terrassen oder seine allernächste Umgebung. Abtragungen von mäßigem Umfange pflegen noch keine allzu nachteiligen Folgen zu haben, während Auftragungen oder beide vereint oft ein Zerrbild gerade dort schaffen, wo zuvor die Natur ihre Gaben verschwenderisch ausgestreut hatte. Namentlich das Bauwerk selbst nebst seinen Terrassen und Altanen muß aus dem Gelände herauswachsen, wenn es ihm zur wahren Zierde gereichen soll. Ebene Plätze dürfen eher in einiger Entfernung vom Gebäude geschaffen werden, ohne zur Störung des Bildes zu werden. Straßen und Wege, die an seinem Fuße geführt werden, sollen dagegen tunlichst etwas tiefer liegen als dieser, damit ein schmaler Hangstreifen zwischen beiden bleibt. Denn in seinem Anschmiegen an das Gebäude liegt ein hoher, durch nichts wieder zu ersetzender Reiz.

Der geschilderten Geländeerschließung und Verkehrstraßenführung hat die Bauordnung helfend zur Seite zu stehen, um die angestrebte Wirkung im Stadtbilde auch wirklich zu erreichen.

Für die tieferen Hangteile und diejenigen Hangflächen, welche für die Außenerscheinung nebensächlich sind oder wenigstens nicht bedeutungsvoll zu werden vermögen, kann ohne irgend welchen Schaden die beiderseitige Bebauung der Hangstraßen gestattet werden, um die hohen Kosten der Geländeerschließung einigermaßen günstig verteilen zu können und zur Besiedlung gut geeignete Gebiete nicht zu vergeuden.

Für die etwas höher gelegenen Teile der vom Tale aus sichtbaren Hänge ist dagegen in der Regel die einseitige Bebauung der Verkehrstraßen vorzuschreiben, weil einerseits die Erscheinung des Berges durch den Blick auf die Gebäuderückseiten ungünstig beeinflußt zu werden pflegt und anderseits einem Teil der Anwohner wie den auf den Straßen verkehrenden Leuten der Ausblick geraubt wird. Mindestens ist zu fordern, daß die für die Erscheinung des Berges im Stadtbilde in Betracht kommenden Gebäudeseiten eine künstlerische Durchbildung erfahren. Sie kann ja mit den einfachsten Mitteln und bescheidenstem Kostenaufwand erzielt werden. Denn es wird sich stets nur um die Wirkung der Gebäudemassen handeln, namentlich um eine feinfühlige Ausmittelung und Durchbildung der Dächer und höchstens noch darum, eine zu hohe oder sonst unschöne Erscheinung der Wandflächen durch ihre teilweise Bekleidung mit Schlingpflanzen oder anderem Grün zu verdecken.

Der oberste Hangteil ist mit Bauverbot zu belegen und im Erfordernisfall von der Stadt anzukaufen, um ihn als öffentliche Anlage verwerten und so gestalten zu können, daß er dem Stadtbild zur wahren Zierde gereicht.

Hinter der Höhe darf eine etwas dichtere Bebauung stattfinden, da sie hier weder gesundheitliche noch ästhetische Nachteile hervorzurufen pflegt. Auf den vom Tale aus sichtbaren Höhenzügen oder deren Kanten ist die Entstehung malerisch und zugleich machtvoll wirkender Gebäudegruppen zu fördern, indem man z. B. außer der offenen Bauweise nur solche freiliegende Gruppen gestattet. Sie sollen unter einander wie mit Einzelgebäuden einen ihrer Höhe entsprechenden Abstand halten. Doch wird dessen Ausfüllung mit hohen, reizvoll ausgebildeten Umfriedungsmauern, über welche das Gartengrün hervorlugt, Terrassen u. dergl. eher vorteilhaft als nachteilig wirken. Es empfiehlt sich ferner, öffentliche Gebäude, z. B. Kirchen und Schulen, hierher zu legen und ihnen eine dem Gelände angepaßte Außengestaltung zu geben, indem man z. B. mehrere Schulen zu einer malerisch und groß wirkenden Gruppe zusammenfügt, ihre gemeinsame Aula in das Dachgeschoß emporführt und hier als Mittelpunkt der Anlage zu hoheitsvoller Erscheinung bringt.

Bildet der Berggipfel eine Hochebene oder schließt sich sanft geneigtes Gelände den Höhenzügen dort oben an, dann ist derartiges Hinterland ganz besonders geeignet, dem bescheidenen Einfamilienhaus als Stätte zu dienen, während das vornehme Einfamilienhaus die sichtbaren Teile der Hänge und Höhen sowie die dem Stadtmittelpunkte näher gelegenen Gebietsteile zu bevorzugen pflegt. Darum müssen der Bebauungsplan und die Bauordnung jenem Hause sich anpassen. Die Grundstücktiefen dürfen

z. B. im allgemeinen nicht zu hoch gewählt werden, wenn sie auch eine gewisse Vielseitigkeit aufweisen müssen, weil die Ansprüche auch der hier in Betracht kommenden Ansiedler an die Größe ihres Gartens oder Gärtchens erheblich zu wechseln pflegen. Je preiswerter das Gelände ist und erhalten werden kann, um so weiträumiger darf die Bebauung vorgesehen werden, während die Straßen, abgesehen von den Hauptverkehrsadern, unter allen Umständen eine sehr geringe Breitenbemessung erhalten müssen, weil der Wagenverkehr in ihnen stets ein bescheidener bleiben wird, die Gebäudehöhen gering ausfallen und es gilt, die Geländeerschließung mit dem geringsten Kostenaufwand durchzuführen, um die Grundstückwerte niedrig halten zu können. Denn nur in diesem Falle vermag das bescheidene Einfamilienhaus zu gedeihen.

Um den verschiedenartigen Wünschen der Ansiedler an die Lage des Eigenheims gerecht zu werden und das Bild dort oben sich beleben zu sehen, empfiehlt es sich ferner, zwischen den Grundstücken für freistehende Einzelhäuser auch solche anzuordnen, die zum Zusammenfassen einer erheblichen Zahl von Einfamilienhäusern zu „künstlerisch" oder malerisch angeordneten Gruppen sich eignen. Denn sie geben Gelegenheit, auch kleinere billige Häuser in einer vor Wind, Wetter und Wärmeübertragung geschützten Lage zu erstellen, deren bescheidene Gärten durch die größeren der Nachbarn in ihrem Reiz gehoben werden. Die Gesamtwirkung der Ansiedlung erleidet hierdurch nicht etwa einen Schaden, sondern sie entgeht der Gefahr der Einförmigkeit und pflegt sich nicht nur abwechslungsreicher, sondern auch reizvoller zu gestalten. Anderseits soll man trachten, das meist öde wirkende Aneinanderstellen von zwei, drei oder mehr Häusern, die ohne inneren Zusammenhang bleiben, sowie die Anlage von Reihenhäusern reizloser Art hintanzuhalten, weil sie das Gesamtbild schädigen.

Auch hier müssen Bauordnung und Bebauungsplan zusammenwirken, wenn das Ziel vollkommen erreicht werden soll. Während die Bauordnung gegen Übergriffe namentlich der Bauspekulation Schutz zu gewähren hat, muß sie dem Bürger möglichst viel Freiheit gewähren, sein Heim sich ganz seinen Wünschen und Neigungen entsprechend zu gestalten. Der Bebauungsplan vermag dagegen jene vielseitigen Ansprüche am ehesten dadurch vereint zu erfüllen, daß die Straßen eine stark bewegte Führung erhalten, ähnlich denen eines Parkes. Hierdurch entstehen nicht nur Grundstücke der verschiedensten Form und Größe, sondern es wird zugleich für jedes Haus und für jede Gebäudegruppe eine vorteilhafte Wirkung von vornherein sicher gestellt und es werden die Nachteile der einzelnen Himmelsrichtungen für die Hauslage wie für die Straßenlage nach Möglichkeit hintangehalten, während man ihre Vorzüge durch geschickte Grundplangestaltung auszunutzen vermag. Allerdings ist es an dieser Stelle besonders notwendig, den Grundstückgrenzen die Wegeführung anzuschmiegen, weil jede unvorteilhafte Erschließung des Baulandes den Zweck zu vereiteln vermag, dem es hier dienen soll.

Die Hangstraßen bedürfen der sorgsamsten Durchbildung, wenn eine das Auge erfreuende Anlage geschaffen und wirtschaftliche Nachteile vermieden werden sollen. Bisher sind bei ihrer Durchbildung vielfach Fehler begangen.

Die Breite der Hangstraßen darf unter keinen Umständen größer gewählt werden, als der in absehbarer Zeit zu gewärtigende Verkehr sie erfordert, weil die Anlagekosten mit der Breite eher im geometrischen als im arithmetischen Verhältnis wachsen und große Breiten ungünstige Eingriffe in die Geländeform erforderlich zu machen pflegen. Im allgemeinen bleibt der Hangverkehr dauernd ein beschränkter, er entspricht der Größe der Besiedlung, der Durchgangsverkehr pflegt zu fehlen. Nur dort, wo die Hangstraße ein weites Hinterland erschließt, wird sie zur eigentlichen Verkehrsader und bedarf dann allerdings einer entsprechend großen Breite.

Wo beiderseitige Bebauung der Hangstraße stattfindet, wird das untere Haus entweder unmittelbar an die Straße geschoben, um ihre Futtermauer als Grundmauer ausnutzen zu können und die Zugänglichkeit des Hauses zu erleichtern, oder es wird zwischen dem Haus und der Straße ein Lichtgraben gelassen, dessen Breite der Böschungshöhe der Straße annähernd gleich sein muß. Der Zugang zum Haus erfolgt dann entweder durch eine Brücke, die unmittelbar zum Treppenhause führt, durch abwärts gerichtete Freitreppen oder durch beide.

Ein Vorgarten ist hier zwecklos und pflegt mehr Nachteile als Vorteile hervorzurufen, weil er die Zugänglichkeit zum Haus erschwert, den Hauswänden Feuchtigkeit zuführt und die Straße des Schattens beraubt. Der Lichtgraben wird dagegen an Hängen von irgend erheblicher Steilheit meist erforderlich, weil andernfalls zwei oder mehr Geschosse an der Rückseite des Hauses der Tageslichtzuführung entbehren müssen. (Seiner Entwässerung ist selbstverständlich die entsprechende Sorgfalt zu widmen.)

Der für den Tageslichteinfall erforderliche Gebäudeabstand muß, namentlich an schmalen Straßen, daher in der Regel durch Abrücken des oberen Hauses von der Straße gewonnen werden. Dadurch entsteht für dieses ein Vorgarten oder eine Terrassenanlage. Schematische Vorschriften hierüber zu geben, z. B. behördlich zu bestimmen, daß ein Vorgarten belassen werden muß, ist in ästhetischer Beziehung von Übel. Es muß dem Baukünstler sowohl wie dem Hausbesitzer vielmehr die erforderliche Freiheit bleiben, diesen Geländestreifen nach seinem Geschmack und Gefallen auszubilden, weil die Lösung der Geländeform angepaßt werden muß, wenn eine reizvolle Gestaltung entstehen soll. Einheitliche Lösungen für das ganze Gebiet sind erstens nur selten durchführbar, ohne dem Gelände Zwang aufzuerlegen und es dadurch seines Reizes zu berauben; zweitens führen sie meist zu einer Gleichförmigkeit, die dem Gesamtbilde schädlich wird, ihm unter Umständen den Stempel der Öde aufdrückt. Ferner sollte dem Hausherrn die Freiheit bleiben, diesen Streifen soweit auszunutzen, wie es ohne Schädigung der Außenerscheinung angeht. Denn er gehört zu seinem Besitztum, und man nimmt dem Bürger durch solche Eingriffe in seine Rechte oft die Lust, ein reizvolles Heim hier zu erstellen oder veranlaßt ihn, sein Grundstück an Bauspekulanten zu veräußern, deren Werke den Ästhetiker nur selten zu befriedigen vermögen.

So geht es sehr wohl an, den Unterbau der Terrassen zur Anlage von Stallungen und Wagenremisen auszunutzen, neben oder zwischen denen die Freitreppen emporführen. Gerade an dieser Stelle bietet sich die richtigste Gelegenheit zum Unterbringen der Zugtiere. Ebenso können aus-

gedehnte Weinkeller hier ohne Schaden untergebracht werden, während die Faßbeförderung durch diese Lage ganz wesentlich erleichtert wird.

Gesundheitlich reicht die Vorschrift aus, daß kein Gebäudeteil des oberen Hauses den Lichteinfallswinkel*) für die tiefer gelegenen Gebäude verkümmern darf. Auf schmale Gebäudeteile, wie Türme, Giebelspitzen und Dacherker braucht diese Vorschrift sich nicht zu erstrecken, da der von ihnen ausgehende „Schatten“ hygienisch bedeutungslos ist.

Für die Vorgartenanlage empfiehlt es sich aus ästhetischen Gründen, den ihr dienenden Hangstreifen nicht zu ebnen, sondern in seiner ursprünglichen Form zu erhalten, weil er dann für die Vorübergehenden zur Wirkung gelangt und das Gebäude aus ihm in reizvollerer Art emporwächst. Aus dem gleichen Grunde sollten die Einfriedigungen die Futtermauer nur wenig überhöhen oder aus Gitterwerk u. dergl. bestehen, das von Ranken umsponnen wird. Umfriedungen der Gärten baupolizeilich anzuordnen, ist an dieser Stelle noch weniger am Platze wie anderenorts. Eher sollte man trachten, ihre Anlage hintanzuhalten. Für das zur Sicherheit Erforderliche wird der Hausbesitzer schon selbst Sorge tragen. Je niederer die Einfriedigung ist, um so mehr kommt der Vorgarten für das Stadtbild zur Geltung, während hohe Einfriedigungen die Straßenerscheinung geradezu trostlos zu gestalten vermögen, falls ihre Ausbildung nicht in anheimelnder Weise erfolgt. Gleich ungünstig wirkt das Einebnen der Vorgärten, weil von unten nur Mauerwerk sichtbar zu werden pflegt und die Gebäudeperspektive Schaden leidet, falls nicht ein sehr geschickter Künstler die Anlage geplant hat.

Sehr angenehm wirkt es, wenn zwischen den Futtermauern oder den hier entwickelten Terrassen und der Straße ein schmaler Hangstreifen verbleibt, weil ihre Wände sich dann malerisch aus ihm erheben und jener steife Linienzug vermieden wird, den neuzeitige Hangstraßen so häufig aufweisen. Das Einschneiden hoher Freitreppen vor der Mitte des Gebäudes in den dort hohen Hang wirkt meist ebenfalls nicht besonders günstig, obgleich es bedeutende Kosten erfordert. Weit zweckdienlicher und reizvoller ist es, die Stufen an der tiefst gelegenen Stelle des Grundstücks anzuordnen und von hier einen Weg zur Haustür anzulegen, oder von dort eine Vorfahrt ausgehen zu lassen. Von ihr können dann mit Vorteil einige Stufen zur Tür emporleiten.

Die symmetrischen Anlagen passen selten zu den bewegten Formen der Hänge. Meist wirken sie gezwungen und steif inmitten dieser Natur und rauben ihr den Reiz, statt ihr neuen hinzuzufügen. Gerade die symmetrischen Terrassen- und Freitreppenbauten haben den Berghanganlagen des vorigen Jahrhunderts so häufig das Gepräge des Unerfreulichen aufgedrückt, während bescheidene, der Natur sich anschmiegende ländliche Hangbauten das Auge zu entzücken pflegen.

*) Je nach dem Ortsklima soll dieser Winkel eine Neigung von 30° bis 45° und mehr gegen den Horizont aufweisen. Und zwar darf, ja soll man ihn in Süddeutschland steiler wählen als in Mittel- und Norddeutschland, weil der Lichtreichtum dort ein wesentlich größerer ist und man im Sommer des Sonnenschutzes in weit höherem Maße bedarf. Die einheitliche Festsetzung dieses Winkels auf 45°, welche für ganz Deutschland üblich geworden ist, beruht auf irrtümlichen hygienischen Annahmen; es fehlt ihr daher jede Berechtigung.

An Stellen, wo die Straße durch Aufhöhung ihre Einebnung erfahren hat, Futtermauern für den oberen Teil daher fortfallen, sind weder Einfriedungen noch Freitreppen u. dergl. notwendig. Hier wirkt es stets am erfreulichsten, wenn der Hang in seiner vollen Natur belassen wird, nur Wege von ihm zu den Gebäuden emporführen.

Wird die Straßenebene halb durch Auftrag halb durch Abtrag erzielt, dann werden in der Regel die Futtermauern nur eine mäßige Höhe erfordern, deren Erscheinung durch eine schmale Anschüttung an ihrem Fußpunkte sich noch niedriger gestalten läßt, so daß nachteilige Wirkungen wohl stets vermeidbar sind.

Nur dort, wo die Einebnung der Straße vollständig durch Abtrag erfolgt, sind so hohe Futtermauern erforderlich, daß an ihre Stelle vorteilhafter Terrassenbauten treten, die zugleich die oben angedeutete wirtschaftliche Ausnutzung des Vorgeländes gestatten. Denn die Vorgartenwirkung wird in diesem Falle nur dann eintreten, wenn das Gebäude verhältnismäßig weit von der Straße zurücktritt.

Bei nur einseitiger Bebauung der Hangstraßen ist die Anordnung von Vorgärten vom hygienischen Standpunkt zwecklos, in verkehrstechnischer, wirtschaftlicher und ästhetischer Beziehung kann sie nachteilig werden und bietet sie nur in seltenen Einzelfällen Vorzüge:

Der Straßenseite des Gebäudes strömen Licht und Luft ungehindert zu; eines Vorgartens bedarf es zu diesem Zwecke nicht. Durch die unmittelbare Verbindung des Hauses mit der Straße wird dagegen eine Reihe von Vorzügen geboten. Die Zugänglichkeit wird nicht nur erleichtert, sondern sie wird auch der Gefahr entkleidet, die bei Glatteis und Schneefall bedeutungsvoll zu werden vermag, an Steilhängen auch sonst für alte oder gebrechliche Leute und kleine Kinder zu gewärtigen ist; teuere Freitreppenanlagen fallen fort; die Ausnutzung des Untergeschosses für die Eintrittshalle mit ihren Nebenräumen, wie Dienerzimmer, Kleiderablagen und Toiletten wird durch das Heranrücken des Hauses an die Straße zur naturgemäß gegebenen; die Futtermauern werden für diese Gebäudeseite entbehrlich oder können dort, wo sie bereits vorhanden waren, als Grundmauern und Sockelmauern Verwendung finden; die Architektur des Hauses kommt voll zur Geltung, ungünstige Überschneidungen durch die Futtermauern und Einfriedungen des Vorgartens können nicht zu Stande kommen. Ästhetisch spricht gegen die Vorgartenanlage meist aber der bedeutungsvolle Umstand, daß sie ein Höherrücken des Hauses am Hang hervorruft, wodurch der Ausblick von den Hangstraßen talabwärts verhindert oder in seiner Schönheit ganz wesentlich beeinträchtigt wird. Je flacher die Hangneigung ist und je größer die Gebäudehöhe im Verhältnis zur Grundstücktiefe gewählt wird, um so mehr tritt dieses Bedenken hervor. In der Mehrzahl der Fälle dürfte ein Verbot der Vorgartenanlage hier daher eher am Platze sein als ihr Gebot.*) Bei

*) Schlagend hat das Beispiel Stuttgarts die Richtigkeit dieser Behauptung gezeigt. Dort war seinerzeit die Anlage von Vorgärten für die einseitig bebauten Hangstraßen vorgeschrieben. Gleichzeitig wollte man aber talabwärts den Ausblick von jedem Punkte der Straßen freihalten. Es wurde daher die weitere Forderung aufgestellt, daß die Dachneigung so flach gewählt werden müsse, um den Ausblick frei zu lassen. Die Folge war die Verunzierung sämtlicher am Hang gelegenen Villen durch

einer im Verhältnis zur Hangneigung großen Grundstücktiefe kommt dieser Umstand weniger in Betracht. Ebenso wird an sanften Hängen die Zugänglichkeit des Hauses in weniger ungünstiger Weise durch eine Vorgartenanlage beeinflußt. Der Einzelfall bedarf daher stets einer gründlichen Durcharbeitung. Schematisches Vorgehen in der einen wie in der anderen Richtung ist hier, wie fast überall, nur von Übel.

Das Heranrücken der Gebäude an die Straße pflegt ferner bedeutungsvoll in gesundheitlicher Beziehung zu werden, weil sie die einzigen Gegenstände an der Hangstraße sind, von denen ausgiebiger Schatten für den Verkehr geboten wird. Werden sie im Verhältnis zur Hangneigung weit von der Straße abgerückt, dann fehlt jeglicher Schatten oder wird durch das Grün der Vorgärten nicht in ausreichender Weise geboten. Die Anlage von Baumreihen an Hangstraßen aber ist zu kostspielig, weil es deren Verbreiterung nötig macht, und pflegt für den Blick talaufwärts unschön zu wirken.

Dagegen ist es ästhetisch und hygienisch meist von Vorteil, wenn zwischen der Straße und dem Gebäude schmale Vorgärten oder auch nur Beete von 0,30 m bis 0,60 m Breite belassen werden, aus denen Schlingpflanzen am Gebäude sich emporzuranken vermögen. Sie pflegen namentlich für das Untergeschoß und die über ihm errichteten Veranden, Hallen oder Altane einen hohen Reiz zu bilden und werden an Sonnenseiten gesundheitlich wertvoll, sobald man die Wandflächen sich völlig mit ihnen umspinnen läßt, weil sie gegen Sonnenstrahlung hohen, gegen Wärmezuleitung erheblichen Wärmeschutz bieten.

flache Blechdächer. Sie bilden jetzt den unerfreulichen Vordergrund des sonst so reizvollen Bildes, das überall von den Hangstraßen sich bietet. Hätte man die Gebäude an die Straße gerückt, dann wären die Dächer dem Auge der auf der Hangstraße Verkehrenden ausreichend entrückt, ihre Fläche durch Baumschlag und anderes Grün genügend unterbrochen oder verdeckt, und es hätten die reizvollsten Dachausbildungen erfolgen können, ohne eine Behinderung der Aussicht befürchten zu müssen.

Das Laubwerk läßt Wärmestrahlen nicht hindurch, sondern verbraucht große Wärmemengen teils zum Aufbau der Zellen, teils zur Wasserverdunstung, die um so lebhafter stattfindet, je mehr Wasser den Wurzeln zugeführt wird.*)

Ein weiterer hygienischer Vorzug solcher schmaler Vorgärten oder Beete liegt in der Trennung der Hauswand vom harten Körper der Straßenbefestigung durch eine Erdschicht, die bekanntlich für Schallwellen nur eine geringe, für Erschütterungen nur eine mäßige Durchlässigkeit besitzt. Die Übertragung dieser Nachteile des Straßenverkehrs auf das Haus wird daher gemildert.

Wird der Straße durch die Anordnung tiefer Vorgärten der Schatten entzogen, dann wirkt dies nicht nur auf den Verkehr ungünstig zurück, sondern es erhöht auch die Staubbildung auf ihr in der Regel recht wesentlich. Aus beiden Gründen empfiehlt es sich sogar, die etwa angeordneten Gebäudewiche mit Umfriedungen, über welche das Grün des Gartens weit emporragt, oder mit hohem Buschwerk und Baumschlag soweit abzuschließen, daß sie der Straße Schatten zu spenden vermögen. Er ist für das Aufwärtsbewegen der Fußgänger, Radfahrer und Lasttiere ganz besonders notwendig, hält die Straße feucht und kühl, da an windstillen Tagen stete Luftbewegung dort entsteht, wo beschattete Flächen besonnten Flächen nahe gelegen sind.

Im übrigen gelten auch für diese Vorgärten die weiter oben gegebenen Darlegungen. (Schluß folgt in Heft 6).

*) Als Wärmeschutz eignet sich ganz besonders der „spanische Kletterwein", eine Abart des „wilden Weines", da er in wenigen Jahren hohe Flächen völlig überwuchert, ohne irgend welcher Vorkehrungen zum Haften an ihnen zu bedürfen. Seine Saugwurzeln reichen zu diesem Zweck aus. Nur an getünchten Flächen vermögen sie keinen Halt zu finden, weil die Farbe unter dem Einfluß der Saugwurzeln abblättert und beide nun herabfallen.

Die durch das Kühlhalten der Wandflächen bei hoher Luftwärme hervorgerufene Schwitzwasserbildung an ihnen läßt sich unschädlich machen durch ihre für Wasser undurchlässige oder das Wasser abweisende Ausbildung oder Bekleidung. Sie ist zur Fernhaltung des Schlagregens aus den nach Wetterseiten gerichteten Umfassungswänden sowieso geboten.

BEBAUUNGSPLAN FÜR HRUSCHAU.

Von SIEGFRIED SITTE, Wien.

Hruschau gehört ebenso wie Privoz-Oderfurt und Marienberg zu jenen Gemeindewesen, die in engem Anschlusse an Mährisch-Ostrau, Polnisch-Ostrau und Wittkowitz liegen und mit diesen äußerlich ein großes zusammenhängendes Stadtgebiet von über 100 000 Einwohner darstellen.

Der auf Tafel 37 gegebene Bebauungsplan bezieht sich nur auf den innersten Teil von Hruschau. Die Planverfassung für das übrige Gemeindegebiet mußte bis zur ausständigen Entscheidung über die Lage des Donau-Oder-Kanales vertagt werden. Im folgenden seien in Kürze die hauptsächlichsten Anordnungen des vorliegenden Teilplanes näher beschrieben.

Erster Grundsatz war: möglichste Schonung der in dem Unterlagsplane gegebenen Besitzgrenzen und der zu erhaltenden bestehenden Gebäude bei gleichzeitiger Berücksichtigung einer möglichst guten Verbauung und Aufteilung der Grundstücke. Durch die geringe Anzahl der Eigentümer, sowie die geringe Ausdehnung des Gebietes war diese Aufgabe wesentlich erleichtert und konnte daher nach eingehenden Besprechungen den Wünschen der Beteiligten in weitgehender Weise nachgekommen werden. Abgesehen von den für Straßen und Plätze abzutretenden Grundflächen, treten Änderungen in dem Besitzstande nur in ganz verschwindender Zahl ein und beschränken sie sich in zwei, im Plane mit a bezeichneten Fällen auf die Übernahme von ganz kleinen Dreiecksflächen (rund 30 qm), die mit Rücksicht auf den niedrigen Bodenpreis wohl kaum irgend welche Schwierigkeiten bilden können und deren Verbauung für das künftige Straßenbild wünschenswert ist, schlimmsten Falles aber ohne weitere Änderungen auch weggelassen werden könnten; weiter auf drei durch stärkere Schraffierung angegebene Fälle (c, d u. e), in denen eine Änderung der Grundstücksgrenzen mit Rücksicht auf

den künftigen Anbau erwünscht wäre und durch die gleiche Größengestaltung zweier Dreiecksflächen von sehr geringem Ausmaße im Tauschwege zu beiderseitigem Nutzen gewiß leicht durchführbar ist.

Ferner ist Rücksicht genommen auf günstige Eckhausgrundstücke — schlecht verbaubare spitze Winkel sind vermieden —, sowie insbesondere auch auf Erzielung möglichst vieler Gebäudefronten mit größerer Fensteraussicht längs einer Straße und dergl. Der letztere, sehr wertvolle Zweck ist erreicht durch Versetzen der Straßeneinmündungen, bezw. durch Vermeiden der auch aus verkehrstechnischen und anderen Gründen entschieden schlechten Straßenkreuzungen, und durch kleine platzartige Erweiterungen mit tangentialer Straßeneinmündung. Des weiteren ergibt sich daraus für den Verkehr die wünschenswerte Verästelung des Straßennetzes, bei Vermeidung von Knotenpunkten vieler konzentrisch zusammenlaufender Straßen usw., während gleichzeitig dem Durchblasen des staubaufwirbelnden Windes möglichst viele Schranken gesetzt sind.

Die Form des in der Mitte des Gemeindegebietes an der gewünschten Stelle belassenen Platzes ist völlig aus den früher erwähnten Rücksichten auf Besitzgrenzen und gute Verbauung der anliegenden Grundstücke hervorgegangen, woraus sich eine etwas mannigfaltigere Gliederung der Platzwände ganz von selbst ergeben hat und, ohne den gegebenen Verhältnissen irgend welchen Zwang anzutun, eine schablonenhafte Rechtecksform mit glatt gehobelten Baufluchten vermieden werden konnte. Ganz nebenbei sei hier bemerkt, daß die ziemlich verbreitete Ansicht, die nur die Rechtecksform als allein brauchbar hinstellt, entschieden unrichtig ist und daß vielmehr viele scheinbar unregelmäßige Grundformen für den Wohnhausbau weit günstiger sind. Davon ein anderesmal. Die vier Zufahrtsstraßen münden tangential in den Platz ein; die etwaige Anordnung von Baumgruppen, Brunnen u. dergl. ist aus dem Plane ersichtlich.

Der Kirchenplatz: Die Lage der Kirche an der Hauptverkehrstraße ist besonders geeignet, an dieser Stelle mit geringen Mitteln eine schöne Platzbildung entstehen zu lassen, nur müßten hierzu auch andere öffentliche Gemeindebautrn herangezogen werden, um eine monumentalere Wirkung zu erzielen. Durch die Anordnung eines neuen Gemeindehauses in Verbindung mit dem geplanten Anbau an die Kirche und einem mehrteiligen Durchfahrtstor wird links von der Kirche eine geschlossene Platzwand geschaffen, in der namentlich das Gemeindehaus selbst bei einfachster Durchbildung zur Geltung kommen würde. Rechts von der Kirche ist eine Parkanlage mit Brunnen, Mariensäule oder ähnlichem angeordnet. Die entsprechende Verbauung des anschließenden schmalen Grundstreifens ist aus dem Plane ersichtlich. Sie weicht von der üblichen geschlossenen Baublockform ab. Der ästhetich notwendige Übergang soll, um nicht nackte Feuermauern entstehen zu lassen, durch zwei villenartig einseitig angebaute Wohnhäuser mit Gartenanlagen geschaffen und muß selbstredend auch den Rückseiten der Gebäude eine architektonische, würdige Gestaltung gegeben werden.

Die Anordnung von Innenhöfen u. dgl. ist in der Planbeschreibung enthalten und bedarf hier erst keiner weiteren Begründung.

Inbetreff der Straße b-b, welche die große Scheune, deren Erhaltung vorläufig gewünscht wird, durchschneidet, ist zu erwähnen, daß ihre Ausführung zwar noch lange nicht notwendig sein wird, dennoch aber ihre Änderung vorgesehen ist. Diese kann jedoch erst im Zusammenhange mit dem angrenzenden Gebiete entworfen werden. Das Gleiche gilt inbetreff der im Plane stark gestrichelten gezeichneten Straßenfluchten.

Die Breite der Wohnstraßen konnte möglichst gering angenommen werden, da infolge der ausgedehnten Kohlenbergwerke die Bodenverhältnisse selten eine höhere Überbauung als die landesübliche von zwei bis drei Geschoßen gestatten.

DIE BEBAUUNG DES SOGENANNTEN „STERN-GELÄNDES“ VON MAGDEBURG.

Von PETERS, Magdeburg.

Zwischen das südliche Ende der Altstadt Magdeburg und die Vorstadt Buckau schob sich der erst in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts, d. h. also erst vor etwa drei Jahrzehnten hergestellte gewaltige Festungsgürtel in seinem südlichen Verlaufe bis zur Stromelbe ein, indem er hier den berühmten „Stern“, ein in sich bisher vollkommen abgeschlossenes Festungswerk anschnitt, bezw. sich mit ihm vereinte. Nachdem der gesamte, mit einem Kostenaufwand von vielen Millionen Mark hergestellte Befestigungswall von etwa 6 km Länge, welcher auch das damals nach Westen und Süden erheblich erweiterte Magdeburg immer noch einschnürte und von den Vorstädten trennte, jetzt endgültig aufgegeben ist, wurde es nach langwierigen Verhandlungen der Stadt mit der Militärbehörde ermöglicht, das von dem Sternwerk eingenommene Gelände, von etwa 9 ha Größe durch Austausch mit städtischem Gelände in der „Nordfront“ — das bereits nach einem früheren Vertrage in den Besitz der Stadt übergegangen war — zu erwerben, um es der Bebauung zu erschließen. Für die Verbindung der südlichen Altstadt mit Buckau sind damit die hemmenden Fesseln endlich gefallen, und es ist jetzt ein organisches Zusammenwachsen der beiden Stadtteile durch einen Bebauungsplan in die Wege geleitet, dessen Verwirklichung augenblicklich in Angriff genommen ist. Es kommt dazu, daß außer der im Jahre 1903 dem Verkehr übergebenen „Königsbrücke“ ein zweiter Brücken-Neubau hier im Süden der Altstadt geplant ist, über dessen genaue Lage zwar bisher eine Einigung im Schoße der städtischen Behörden noch nicht hat erzielt werden können, auf den

aber notwendig für die Zukunft Rücksicht genommen werden mußte. Der Bebauungsplan, wie er endgültig angenommen ist und hier mitgeteilt wird, ist also lediglich aus Verkehrsinteresse entstanden und hat somit den zahlreichen, sehr schwierigen, örtlichen Verhältnissen, in Angliederung an eine vollzogene Bebauung und in Ergänzung gegebener Verkehrsbedingungen Rechnung zu tragen. Dabei ist den Verhältnissen des kolossalen Festungswerks zu entsprechen gewesen, indem die Führung der Straßen aus praktischen Rücksichten möglichst der Richtung der tiefen Wallgräben folgen sollte.

Daß das letztere bei der ganz regelmässigen Sterngestalt des Festungswerks ziemlich schwierig war, versteht sich von selbst; es ist die vollständige Einverleibung der Wallgrabenzüge, d. h. ihrer am tiefsten eingeschnittenen Teile, an denen sich auch naturgemäß die starken, massiven „Revêtements" befinden, nicht durchzuführen möglich gewesen, da der Bebauungsplan eine wunderbare Gestalt erhalten haben würde.

Wie verzwickt trotz einfachster Grundanlage der aus dem Anfang des 18. Jahrhunderts entstammende, unter Friedrich Wilhelm I. begonnene, unter Friedrich II., dem Großen, vollendete Befestigungsbau ausgeführt ist, mit welcher Berechnung sich die Form des aus rechteckigem Grundriß entwickelten Sterns bis in das weitverzweigte Minensystem zur Verteidigung des Glacisgeländes fortsetzt, zeigt die beigegebene Abbildung des Lageplanes, der infolge der jetzt beendeten Rasierung und der begonnenen Einrichtung des Geländes zu Bauzwecken natürlich nicht mehr als Kriegsgeheimnis angesehen zu werden braucht. Es ist aber geradezu erstaunlich, mit welch kolossalen Mauer- und Gewölbemassen die damalige Kriegskunst sich glaubte einrichten zu müssen, noch dazu unter Durchführung eines Verteidigungssystems gegen einen nach mathematischem Problem auf einen gewissen Angriffspunkt losrückenden Feind — hier handelte es sich um vier bzw. acht solcher Angriffsrichtungen. Aus dem Bau ersieht man übrigens deutlich, wie der in den 70er Jahren hergestellte neue Hauptgürtel der Festung die bisherige vollkommene regelmäßige Gestalt des Sterns anschnitt, wobei die für die allgemeine Vorflut des Festungsgeländes wichtige Grabenentwässerung mittelst unterirdischen Lünettenkanals durch den Innenhof der Sternschanze hindurchgeleitet werden mußte.

Alles in Allem war der „Stern" von Magdeburg als ein höchst interessantes Beispiel der Befestigungskunst nach den Vaubanschen Vorbildern anzusehen, und mag es von diesem Standpunkt aus bedauerlich erscheinen, daß diese imponierenden Befestigungsbauten, die sich übrigens äußerlich nicht im mindesten kennzeichneten — abgesehen vom Hauptportal, das denn auch pietätvoll erhalten bleiben soll — so ganz dem Erdboden gleich gemacht werden sollten! Eine irgend wie zu rechtfertigende Verwertung war aber nach Aufgabe des Kriegswerks seitens der Militärverwaltung und Erwerb des Geländes durch die Stadt geradezu ausgeschlossen. Des Kuriosiums halher mag erwähnt werden, daß allerdings aus Bürgerkreisen heraus die Anregung erging, man möchte die riesigen Sternkasematten als Lagerräume verwenden, als Reservelazareth, sogar als Sehenswürdigkeit bewahren und nach Einbrechen von Lichtöffnungen in die bombensicheren Gewölbe zu einer Art von Kriegsmuseum gestalten!

Die verschiedenen Vorschläge, die gewaltigen Kasemattengewölbe, wenn irgend möglich, zu erhalten, zeugen immerhin von dem außergewöhnlichen Eindrucke, den sie auf das Publikum machten, wennschon bei dem teueren Preise des Geländeerwerbs und gegenüber dem ausgesprochenem Zwecke, diese Erwerbung seitens der Stadt nur im Interesse des Verkehrs und der organischen Entwicklung des Bebauungsplanes zu bewirken, die laienhaften Wünsche wohlmeinender Bürger nicht die geringste Berechtigung haben konnten. Das Gelände war übrigens von der Militärverwaltung ursprünglich selbst als Bauplatz für ein großes Militärlazarett bestimmt, dessen Errichtung an dieser Stelle für die Entwicklung der Stadt recht unerwünscht gewesen wäre. Dank dem persönlichen Bemühen des kommandierenden Generals wurde noch im letzten Augenblicke eine anderweitige Lage dafür in Aussicht genommen; aber Niemand dachte je daran, die ungeheuren Gewölbebauten des „Sterns" als der Erhaltung würdig, der Nachwelt zu überliefern. Nachdem die Stadt glückliche Besitzerin zufolge des Austauschgeschäftes mit dem Militärfiskus geworden war, konnte der Provinzial-Konservator für die Erhaltung der Denkmäler nicht umhin, auf den Charakter des „Sterns" als Monumentalbauwerk aufmerksam zu machen, und es fehlte nicht viel, daß die Einstellung der bereits in Ausführung begriffenen Abbruchs- und Einebnungsarbeiten tatsächlich erfolgt wäre!

Glücklicherweise entschied sich das maßgebliche Ministerium im anderen Sinne, so daß keine weitere Schwierigkeit entstand. In welche Verwicklungen man übrigens geraten wäre, wenn nach Verfügung des einen Ministeriums das Sterngelände hätte erhalten bleiben müssen, das von dem anderen, dem Kriegsministerium, bereits als Bebauungsland abgeschätzt und veräußert war, das soll nur nebenher angedeutet werden!

Die Bemühungen der Denkmalspflege sind ja durchaus anerkennenswert, aber die Anforderungen können auch über das Ziel des Erreichbaren hinausschießen, zumal bei dem vorliegenden plumpen Kriegsbauwerk durch

die neueren Ausführungen der 70er Jahre der Zustand des ursprünglichen „Sterns“ so einschneidend verändert war, daß man z. B. nicht mit einer einzigen ursprünglichen Fenster- oder Schießschartenöffnung mehr zu tun hatte. Die Kunst hatte sich nur an dem Portal betätigt, dessen Erhaltung, etwa in der Art der sehr gelungenen Ausbildung der Stettiner Festungsportale ins Auge gefaßt ist. Sonst darf vielleicht nur noch der Kasematte des berühmten Freiherrn von der Trenck Erwähnung geschehen, ohne daß der betreffende Bau auf die Bedeutung eines historischen Denkmals natürlich Anspruch hätte erheben dürfen. Bekanntlich hatte Friedrich der Große dem Tatendrang des immerhin interessanten und für seine Zeit charakteristischen Abenteurers hie ein vorläufiges Ziel gesetzt, nachdem mehrere Ausbruchsversuche Trencks aus der Zitadelle noch im letzten Augenblick vereitelt waren. Ein fester überwölbter Bau, wurde im Wallgraben des „Stern“ auf Befehl des Königs errichtet, und in einem winzigen, nur spärlich beleuchteten Raume durfte der durch alle Schicksalschläge keinen Augenblick entmutigte Mann über seine leichtsinnigen Streiche etwa 10 Jahre lang nachdenken, deren Art übrigens bis jetzt unaufgeklärt geblieben ist; Trenck selbst schweigt sich vorsichtiger Weise in seinen „Denkwürdigkeiten“ darüber aus. Gleichzeitig beherbergte der „Stern“ einen anderen Gefangenen von Bedeutung, den Ingenieurgeneral von Wallrave, den eigentlichen Erbauer des „Sterns“, der wegen seiner Unterschleife auf Befehl des Alten Fritzen festgesetzt wurde, zum großen Ärger des minder begünstigten Leidensgenossen Trenck sich aber eines ziemlich lustigen Lebens erfreute.

Die Beseitigung der mehrere Meter dicken Futter- und Widerlagsmauern wie der meterstarken Bruchsteingewölbe ist mit erheblichen Schwierigkeiten und Kosten verknüpft; letztere sind beim Austauschgeschäft zwischen Militärfiskus und Stadt in Berücksichtigung gezogen. Da mit der gewöhnlichen Handarbeit nichts zu schaffen sein würde, ist das Magdeburger Pionierbataillon Nr. 4 ersucht worden, durch Sprengungen die Abbruchsarbeiten zu erleichtern. Die hier vorliegenden Aufgaben bildeten vorzügliche Studien für den Mineur, wie sie sonst nur im Kriegsfall geboten werden, so daß dem Antrage der Stadt in bereitwilligster Weise entsprochen wurde.

Der für das „Sterngelände“ aufgestellte Bebauungsplan (siehe Tafel 38) zeigt eine Fortsetzung der Sternstraße, welche die Verlängerung des „Breiten Wegs“ bildet, ferner die Augustastraße, die vornehmste Wohnstraße von Magdeburg, deren Charakter durch Anordnung einer gärtnerischen Anlage in der Mitte und beiderseitiger Alleebäume gewahrt bleiben soll. Für die Verbindung zur beabsichtigten südlichen Elbbrücke mußte die Rücksicht auf möglichste Schonung der prächtigen Parkanlagen des Friedrich-Wilhelmsgartens maßgebend sein. Da die Sternallee und die Schönebecker Straße behufs Überführung über die Gleise der Verbindungsbahn erheblich angehoben werden müssen, ergibt sich von selbst eine lebhafte Bewegung für das Gelände des Bebauungsplans, der auch insofern abwechslungsreich genug erscheint, als die nördlichen Baublöcke für altstädtische viergeschossige Bebauung bestimmt sind, während die südlichen, jenseits der Brückenstraße der Baubeschränkung hinsichtlich Gebäudehöhe, Zahl der Wohngeschosse übereinander, Anordnung des Bauwichs usw. unterliegen sollen. Von den, das Stern gelände im Süden und Osten umgebenden herrlichen Parkanlagen soll auf diese Weise ein allmählicher Übergang zur geschlossenen Bauart stattfinden. Nach der ganzen Lage wird mit Bestimmtheit auf das rasche Entstehen eines neuen bevorzugten Stadtteils von Magdeburg auf diesem ehemaligen Kriegsgelände zu rechnen sein.

NEUE BÜCHER.

Besprochen von Dr. HANS SCHMIDKUNZ, Berlin-Halensee.

GROSSSTADTERWEITERUNGEN. Ein Beitrag zum heutigen Städtebau. Mit einem Plane und zwei Abbildungen im Text. Von Ludwig Hercher, Regierungsbaumeister in Bonn. Göttingen, Verlag von Vandenhoek & Ruprecht, 1904. 46 Seiten Oktav.

Der Verfasser des vorliegenden Büchleins gilt als ein tüchtiger und strebsamer junger Baumeister und als geistiger Urheber des neuen großen Straßenzuges von der verbreiterten Bismarckstraße in Charlottenburg nach Döberitz. Seine Schrift zerfällt in drei Teile: einen kritischen, einen historischen und einen exemplarischen. Die Kritik geht aus von einer Übersicht über die gewaltige Bevölkerungszunahme unserer Großstädte, der diese namentlich in ihren Außenteilen nicht genügend nachkommen. Der geschichtliche Überblick über die „Bestrebungen zur Beseitigung der Mißstände“ ist eine gute Zusammenfassung dessen, was bisher auf diesem Gebiet einer speziellen Moderne geleistet worden ist. Mit Recht erwähnt der Verfasser auch die Mängel in der Ausbildung des Stadtbaukünstlers, geht aber unseres Erachtens in diesem uns besonders wichtig scheinenden Punkte nicht weit genug. Und wenn es bisher ein stillschweigendes Übereinkommen der an jenem Fortschritt Beteiligten war, aus Zweckmäßigkeitsgründen die ästhetische Seite der Sache hinter ihre technische zurückzustellen, so dürfte dieser Opportunismus heute doch nicht mehr nötig sein. Mindestens eine Feststellung der hier auftauchenden ästhetischen Probleme würde von einem solchen Schriftchen ebenfalls zu erwarten sein. Schließlich möchten wir auch hier noch mehr Gewicht gelegt sehen auf den großen Vorteil, den für die ganze Angelegenheit die Erforschung der Geschichte des Städtebaues haben dürfte.

Der Hauptbestandteil von Hercher's Broschüre ist „Ein Vorschlag zur praktischen Ausführung“, in welchem angenommen wird, daß eine Großstadt sich um ein Gebiet für etwa 50000 Einwohner erweitern soll. Der beigefügte Lageplan läßt drei Hauptmerkmale hervortreten: erstens mehrere sogenannte Stadtzentren, zweitens große Hauptstraßen zwischen ihnen, und drittens Nebenstraßen in den Zwischenbezirken. Unter anderem sind inmitten von Baublöcken ein Volkspark und ein Sportplatz vorgesehen, was auf eine Anregung von Camillo Sitte zurückzuführen ist. Von Theodor Goecke stammt bekanntlich das Drängen nach Unterscheidung größerer, mittlerer und kleinerer Straßen mit einer solchen Gestaltung der Baublöcke, daß deren Durchschnitt eine allmähliche Senkung nach innen zeigt. Die Broschüre von Adickes und Genossen aus dem Jahre 1895: „Die Notwendigkeit weiträumiger Bebauung . . .“ hatte (Seite 17 ff.) speziell diese Prinzipien Goecke's als besonders wertvoll hervorgehoben. Auch bei Hercher kehrt (Seite 39) das Schema der Hauptstraßen mit hoher Bebauung und der Nebenstraßen mit mittelhoher und niederer Bebauung wieder.

Im übrigen scheinen uns die Erklärungen Hercher's nicht immer ganz klar zu sein. Jene Stadtzentren sollen (Seite 34) im Gegensatze zu den früheren Sternplätzen den Verkehr so behandeln „wie die Bahnhöfe in allmählichem Zusammenmünden der Einzelwege und mit geeigneter Trennung durch Fußsteige“. In welcher Weise ist diese Trennung gedacht oder möglich? Der Verfasser, der sonst die Errungenschaften des modernen Städtebaues in seinem Musterbilde zusammenfassen will, scheint immer noch die Offenheit der früheren Plätze nicht ganz überwunden zu haben und sagt selber (Seite 33), daß auf geschlossene Platzbildung hier der

geringere Wert gelegt ist. Auch seine Bahnverbindungen sind nicht ganz klar zu verstehen. Wohl aber hat er sonst die Gefahr der Straßenkreuzungen zu vermeiden gesucht, namentlich durch das besonders von K. Henrici benützte Mittel, die Mündungen gegeneinander etwas zu verschieben. Weiterhin fällt uns auf, daß er eine noch eigens fortschrittliche Idee, die nicht nur von dem kleinen Referenten, sondern auch von dem großen Werner Siemens vertreten wurde, so gut wie nicht berücksichtigt: die Mehrheit der Verkehrsniveaus, also insbesondere die Entlastung der Straßenflächen durch höher gelegte Fußsteige. — Großenteils aber ist sein Entwurf von idealer Vollkommenheit. Namentlich seine Führung von überdeckten Bürgersteigen oder Laubengängen und die Ausschließung einer benachbarten Dorfidylle von den Fluten des Verkehres verdienen Rühmung.

Der Verfasser gehört zu denen, die das Heil der Sache in Gesetzen, noch dazu in einheitlichen, sehen, obwohl er natürlich die Einzeldurchbildung je nach den individuellen Verhältnissen gestaltet wünscht. Wir glauben nun doch, daß der springende Punkt nicht in Gesetz und Einheitlichkeit zu suchen ist; und zwar namentlich deshalb, weil heutzutage Gesetze im wesentlichen doch nur der Ausdruck von dem sein können, was sich in der Sache selber entwickelt hat. Diese Entwicklung gilt es zu fördern; und wenn es ohne Enteignungsgesetze und Polizeivorschriften geht, so ist es um so besser. Jedenfalls sind die schönsten und zweckmäßigsten Städte aus einem schöpferischen Können, nicht aus Paragraphen hervorgegangen.

In diesem Sinne scheint uns auch das Lob, das dem Büchlein in der „Deutschen Städtezeitung“ I/2 und von einer Autorität wie J. Stübben im „Zentralblatt der Bauverwaltung“ XXIV/89 zu Teil geworden ist („großherzige, weitblickende Auffassung“ usw.), etwas zu stark zu sein. Immerhin aber kann man wünschen, daß das viele Gute in Hercher's Darlegungen und Darstellungen fruchtbar wirken möge.

NEUERE TECHNISCH-KÜNSTLERISCHE BESTREBUNGEN IM BACKSTEINBAU. Vortrag des Herrn Stadtbauinspektor O. Stiehl, gehalten auf der 40. Hauptversammlung des Deutschen Vereins für Ton-, Zement- und Kalkindustrie E. V. am 23. Februar 1904. Preis 50 Pf. Verlag der Tonindustrie-Zeitung, Berlin NW. 5. 30 Seiten Oktav. (Sonderabdruck aus der „Tonindustrie-Zeitung“).

Die Fortschritte des Ziegelbaues und mit ihm der Bau-Keramik in unserer Zeit gehören zu den auch für den Städtebau wichtigsten Stücken der raschen Entwickelung, in der wir uns befinden. Auf diesen Wegen geschehen wichtigere Dinge, als es die typischen Modernitätsrufe sind. Der Süddeutsche allerdings, der an seinem Hausteinbau gewöhnt ist, lebt sich in den norddeutschen Ziegelbau, trotz einiger Beispiele auch aus Süddeutschland, nicht leicht ein; und in der Tat wird eine gewisse Nüchternheit und Härte von dieser Bauart wohl immer unzertrennlich sein.

Die letzte Zeit brachte uns technische Fortschritte, die für die sozusagen keramische Bauweise von einer besonderen und noch wenig gekannten Bedeutung sind. So die Erfindung einer sehr festen Majolika als Material insbesondere für Deckenkonstruktionen, die Regierungsrat Max Hasak gemacht und das kaiserliche Tonwerk in Cadinen ausgeführt hat. Der Erfinder gibt Nachricht davon in einer Artikelserie der „Keramischen Monatshefte“ seit Oktober 1904, und zwar sowohl bezüglich der Elementarstufe der Zieglerkunst, wie auch bezüglich ihrer nächsthöheren Stufe, der Terracotta. Neben jenem Tonwerk im Osten ist auch die Porzellan-Manufaktur zu Berlin eifrig mit ähnlichen keramischen Fortschritten beschäftigt.

Das Streben nach härterem keramischen Material bringt uns eine immer größere Ausdehnung der bekannten Gruppe der dichten, völlig gesinterten Tonwaren, die bisher nur durch Porzellan, Steinzeug (engeren Sinnes) und Klinker vertreten war. Im Kunstgewerbe haben die Mutz-Keramiken ein solches Material für Gefäßkunst eingeführt; natürlich abgesehen von sonstigen Fortschritten der Keramik, die auch mit poröserem Material gemacht werden, und bei denen namentlich einige Karlsruher Künstler fruchtbar wirken. Im Baugewerbe, sowohl für Tiefbau wie für Hochbau, treten jetzt Belagplatten auf reichliche Weise in Fabrikation und Gebrauch ein. Unter den daran beteiligten Firmen ist Villeroy und Boch in Mettlach seit langem berühmt. Der neuesten Zeit gehört die „Marienberger Mosaikplattenfabrik“ zu Marienberg im sächsischen Erzgebirge an. Sie hat bereits an zahlreichen öffentlichen Gebäuden mitgewirkt und rühmt an ihrem Material namentlich dies, daß es stahlhart, vollkommen gesintert, säurebeständig sei, keinen Schmutz und fast keine Feuchtigkeit annehme. Besonders sollen sich diese Platten für Fassaden und Trottoirs eignen; für letztere werden die Farben grauweiss und rotbraun gebraucht. Zahlreiche auch formal hübsche Muster für beides liegen uns vor, und die schon erwähnten „Keramischen Monatshefte“ von Juli und August 1904 bringen näheres über diese Belagkunst.

Dabei tritt besonders eine Polemik gegen den Putzbau und gegen die Malerei auf Putzgrund hervor, die aus technischen und ästhetischen Gründen besser durch farbige Fliesen zu bewerkstelligen sei. Selbst gegen die Sandsteinbauten wird, und zwar gerade von M. Hasak, polemisiert. „Der Sandstein ist das Grab für die Eigenart des Baukünstlers geworden. Daher zurück zu unserem angeborenen Ziegelbau.“ Dazu möchten wir noch hinweisen auf die Bedeutung, welche in der neuen Kunst überhaupt die Fläche gegenüber der Linie, speziell die Silhouette gegenüber der Kontur, gefunden hat.

Gedanken wie die hier vorgebrachten waren es ersichtlich auch, die den bekannten Ziegelbaukünstler O. Stiehl bei der Abfassung des vorliegenden Vortrages geleitet haben. Er rühmt (Seite 16) als den unverkennbar größten Vorzug des Backsteinbaues den „ruhigen gediegenen Ernst der zusammenhängenden tiefen Färbung“, der durch allzuweite Auflösung der Flächen zu kurz komme. So ist ihm (Seite 21 f.) das „dauernd Wertvolle und Bleibende der neueren Kunst nicht nur im Backsteinbau“: „der Zug zur schlichten, sachlichen Auffassung der äußeren Architekturen“. Gegenüber dem früheren Zerteilen der Flächen habe man jetzt „Freude am ruhigen Zusammenhang ununterbrochen durchgeführter Flächen, denen man, wenn überhaupt Schmuck beliebt wird, wenige, dafür aber um so sorgsamer gebildete Zierraten gegenüberstellt“. Hier sei der Punkt, an dem die neuere Kunstrichtung auf die technische Stoffbearbeitung Einfluß gewonnen habe und gewinnen werde — wobei uns allerdings die Wechselwirkungen zwischen Form und Technik, an die der Verfasser wohl denkt, auch noch im näheren interessieren würden.

Über das Maß der schmückenden Bearbeitung der Fläche werden die Meinungen immerhin auseinandergehen. Trotz eines ausdrücklichen Eintretens des Verfassers für ein „höheres Maß eigenartiger Durchbildung“ der Fläche (Seite 25) scheint uns doch im Ziegelbau eine für süddeutschen Geschmack zu große Anspruchslosigkeit zu bestehen. So dürfte das Wohnhaus des Klostergymnasiums Berlin, das der Verfasser unter zahlreichen Abbildungen vorführt (Seite 8), etwas überschätzt sein: der Hauptteil ist ziemlich nüchtern und wird durch den reicheren Giebel erst recht gedrückt; wozu noch kommt, daß eine Bevorzugung höherer Bauteile vor niedrigeren doch im allgemeinen etwas statisch nicht ganz Plausibles ist (auch dürfte gerade diese Abbildung nicht zu den besten gehören). — Neben den vielen Beispielen, die der Verfasser von modernen Backsteinbauten bringt, möchten wir noch auf die zahlreichen Postgebäude hinweisen, die in unseren Landen wohl auch schon dem an diesen Dingen weniger Interessierten aufgefallen sind. In Berlin brauchen wir Beispiele nicht erst suchen. Aber auch Städte wie Frankfurt a. O., Greifswald u. a. besitzen hübsche Beispiele dafür, und der Eingang des Postamtes zu Marienberg i. S. gibt ein charakteristisches Beispiel für die moderne Belagkunst.

Mit Recht weist O. Stiehl (Seite 17) die Übertragung von Formen, die sich in einem anderen Stoff entwickelt haben, auf den Ziegelbau ab und bemerkt dazu noch eigens, (Seite 18), daß er gerade der Schulung in der schlichten und doch sorgsamen Durchbildung von Bedürfnisbauten (wie etwa der Wagenschuppen im Krankenhaus Moabit-Berlin einer ist) einen wesentlichen Wert beilegt „wenn die Wiedergewinnung des dem künstlerischen Backsteinbau verloren gegangenen Bodens erstrebt werden soll.“ So kehren wir also auch hier zu dem Thema von der künstlerischen Bildung zurück.

KLEINE MITTEILUNGEN.

In WIESBADEN hat sich vom November v. Js. bis Ende Februar d. Js., um den auf Tafel 67 des I. Jahrgangs mitgeteilten Bebauungsplan für das Bahnhofsgelände, (gebäude hatte daraus der Druckfehlerteufel gemacht), ein Kampf abgespielt, dessen Ergebnis davor warnt, immer nur den Verfasser des Bebauungsplanes für die Langeweile in gleicher Breite gerade durchgeführter Straßenzüge verantwortlich machen zu wollen.

Wieder einmal hat der Verkehr als tönendes Schlagwort das Feldgeschrei abgeben müssen, unter dem zunächst der Verein „Süd-Wiesbaden", dann weitere Bezirksvereine, endlich die Stadtverordneten fast das ganze Bürgertum zum Kampfe gegen den Magistrat aufgeboten haben.

Zugegeben, man könne über manche Einzelheit des Planes verschiedener Meinung sein, zugegeben ferner, dieser oder jener Einspruch der Anlieger bedürfe einer sorgfältigen Prüfung und das in seiner Kritik bekundete Interesse der Bevölkerung verdiene dankbare Anerkennung, so ist doch der Bebauungsplan nicht in dem Sinne ein öffentliches Gut, daß nun nach Belieben hier ein Fetzen herausgerissen und dort ein Flicken hineingesetzt werden könnte! Als ob nicht auch ein solcher Plan wie aus einem Gusse sein müßte! Leider wird dies oft verkannt vor einer geschlossenen Leistung, vor der sachverständigen Persönlichkeit sollte man aber eine gewisse Zurückhaltung beobachten. Änderungen ergeben sich ohnehin im Laufe der Zeit oder während der Ausführung meist von selbst, schaden dann jedoch auch nichts, wenn der Organismus des Gesamtplanes gewahrt bleibt.

Der Wiesbadener Magistrat hat sich tapfer gewehrt, schließlich aber wenigstens in einem Punkte, der eben zu dieser Warnung Anlaß gibt, nachgeben müssen, weil ihm die Gemeinde nach den „Wiesbadener Nachrichten" auch in einer anderen, wichtigeren Sache aufsässig zu werden drohte. Aufrecht gestanden hat bis zuletzt namentlich der Stadtbaurat, unter dessen Leitung, wie hier ergänzend nachgetragen sein möge, der oben erwähnte Bebauungsplan vom städtischen Oberlandmesser Bornhofen ausgearbeitet worden ist, und zwar in Bezug auf den Vorplatz des neuen Bahnhofes als eine wesentliche Verbesserung gegenüber der s. Zt. von der kgl. Eisenbahn-Direktion aufgestellten Planskizze, die von einer geometrischen Sternform ausgegangen war, obwohl der Verlauf der Verkehrslinien keineswegs zu einer symmetrischen Ausbildung des Knotenpunktes drängte, und die als Symmetrieaxe die Nikolasstraße gewählt hatte, obwohl die über Eck einmündende, prächtigere Kaiserstraße den Schwerpunkt der ganzen Anlage stark seitlich verschiebt. Deshalb hat der Magistrats-Entwurf auch die Nikolasstraße aus der Platzmitte herausgerückt und ihr im Gegensatze zur 50 Meter breiten Kaiserstraße nur eine Einmündungsbreite von 28 Meter gegeben; dadurch erhielt der Platz erst eine geschlossenere und den gegebenen Verhältnissen besser entsprechende Form, zumal die Front des neuen Bahnhofsgebäudes schief am Platzrande steht und die Schulter in der Richtung auf die Kaiserstraße hin als Straßenabschluß und Zielpunkt stark hervorkehrt.

Die Gegnerschaft hatte aber gerade ihre Freude an der schönen Geometrie der Eisenbahnverwaltung und lief Sturm gegen die Magistratskunst. Der Bahnhofsplatz sei nicht groß genug, nicht so groß wie in Frankfurt a. M., und die Nikolasstraße sei nicht breit genug, denn die Kaiserstrasse in Frankfurt genüge dem Verkehr auch nicht! Dabei ist der Bahnhofsplatz schon so ausgedehnt, daß gärtnerische Anlagen seine freien Flächen ausfüllen müssen, und da er, noch weiter verlängert, erhebliche Höhenunterschiede aufzuweisen gehabt haben würde, hat der Magistrat in diesem Punkte Recht behalten. Um so eigensinniger wurde am zweiten Punkte festgehalten, nämlich an der geraden Durchführung der weiterhin zwischen den Baufluchten einschl. der Vorgärten 36 Meter breiten Nikolasstraße bis zum Platze — der Engpaß von 28 Meter Breite müsse fallen!

In Wirklichkeit kann jedoch von einer Verengung gar keine Rede sein, denn der Verkehr der Nikolasstraße spaltet sich an der schräg einfallenden Eitelfritzstraße; doch selbst wenn man darauf kein allzugroßes Gewicht legt, bleibt doch immer zu erwägen, daß die Strecke bis zum Platze ohne Vorgärten angelegt werden sollte, und daß die Nikolasstraße nach der anderen Seite über die Rheinstraße hinweg durch eine nur etwa 17 Meter breite Straße fortgesetzt wird, während die vorher schräg zur Stadt abgehende Kronprinzenstraße eine durchgängige Beseitigung der Vorgärten in der Nikolasstraße sicherlich nicht erfordert. Es bleibt also als Leitmotiv nur die Vorliebe für die schnurgerade Straßenflucht, die die Nachgiebigkeit des Magistrats erzwungen hat. Mit diesem Opfer wurde zugleich ein dritter Punkt abgegolten, der die Beseitigung der Eitelfritzstraße und die Durchführung der Joachimstraße bis zum Bahnhofsplatze hin verlangte. Der Verlauf der ganzen Angelegenheit ist so bezeichnend für den Städtebau, dessen Schwierigkeiten der Städtebauer oft machtlos gegenübersteht, daß wir geglaubt haben, darauf näher eingehen zu müssen. Nur unausgesetzte Aufklärung des Publikums läßt hierin für die Zukunft eine Änderung zum Besseren erhoffen.

Die Tafeln 39 und 40 geben das Straßenbild des an der Neckarbrücke beim Eingange der Stadt HEILBRONN vortrefflich aufgestellten Bismarckdenkmals bezw. der Turner-Buildings in LONDON, ein Gegenstück zu den Ruskin-Buildings mit guter Ecklösung — die Ecke ist nicht senkrecht zur Halbierungslinie des spitzen Winkels, sondern rechtwinklig zur Flucht der wichtigeren Straße verbrochen.

CHRONIK 1905

HANNS ANKER

ÜBER DIE WIEDERBELEBUNG NIEDERSÄCHSISCHER LÄNDLICHER BAUFORMEN kam es in der Sitzung des 3. Niedersachsentages zu Hildesheim zu einem bemerkenswerten Meinungsaustausche. Es sind vielfach Zweifel geäußert worden, ob es auf die Dauer möglich sein werde, den eigenartigen Stil der alten niedersächsischen Bauernhäuser zu erhalten. Eine Zeitlang war man in dem Bestreben, ländliche Bauformen zu schaffen, auf verkehrte Bahnen geraten, indem man den Schweizerhausstil in die gar nicht zu ihm passende norddeutsche Landschaft zu übertragen suchte. Neuerdings ist es nicht ohne Erfolg unternommen worden, bei der Landbevölkerung das Verständ-

nis für den Wert und die Schönheit der alten Bauformen wieder zu wecken. So hat sich jetzt, angeregt durch die Erfolge des Scheeßeler Trachtenfestes, in Bremen ein Verein gebildet, der sich das Ziel gesteckt hat, zunächst in dem beschränkten Raume des nördlichen Niedersachsens für die Erhaltung und Ausbreitung des niedersächsischen Bauernhauses tätig zu sein. Architekt Wagner (Bremen) legt an der Hand von praktisch ausgeführten Entwürfen dar, in welcher Weise heute solche Häuser anzulegen und einzurichten sind, um dabei einerseits den Stil zu wahren, andererseits aber auch den veränderten Ansprüchen zu genügen. Manches Althergebrachte muß freilich geopfert werden, so die offene Herdstelle und leider auch der Fachwerkbau, da es an Bauholz von hinreichender Stärke gebricht. Dagegen kann und muß das hohe Dach mit seiner glatten, nicht durch Giebelausbau unterbrochenen Fläche beibehalten werden und im Zusammenhange damit die möglichst niedrigen Seitenwände des Hauses. Architekt Dr. Schäfer (Bremen) ergänzt die Ausführungen des Vorredners nach verschiedenen Richtungen hin. Die große Wohndiele des Bauernhauses muß in ihrer zierenden Wirkung und ihrer Behaglichkeit erhalten bleiben. Die ländlichen Bauhandwerker müssen ferner darin beeinflußt werden, daß sie davon ablassen, Baustoffe zu verwenden, die in unseren Gegenden nicht heimisch sind, wie den Schiefer, die weißen Kunststeine, Zementsteine usw. Ziegelrohbau oder Putzbau sind die einzig beizubehaltenden Bauarten. Regierungsbaumeister Niemeyer (Hannover), der die „Baustelle" der hannoverschen Landwirtschaftskammer leitet und die Aufgabe hat, den Landwirten beim Bau ihrer Häuser mit Rat und Tat zur Seite zu stehen, weiß von vielen glücklichen Erfolgen zu berichten. Die Landbevölkerung komme seinen Bestrebungen sehr entgegen, aber bei den Handwerksmeistern stoße er auf riesiges Mißtrauen; diese hätten sogar, wenn auch ohne Erfolg, an den Minister sich gewandt, weil ihnen die Landwirtschaftskammer angeblich Wettbewerb mache.

Einem Vortrage des Regierungsbaumeisters Dr. Ing. Blum entnehmen wir: Chicago mit seinen recht schlechten, schnurgeraden Straßen, seinen Himmelskratzern und kleinen Holzhäuschen, seinem Gewirr von Eisenbahnen, seinem ganzen einfarbigen Eindruck ist eins der besten Beispiele des AMERIKANISCHEN STÄDTEBILDES. Die schachbrettartige Straßenanlage erleichtert zwar das Zurechtfinden, erschwert aber manche Verkehrsbeziehungen und ist auch geeignet, den Eindruck der Langeweile hervorzurufen; vielfach führt sie zu sehr unzweckmäßigen Gesamtanordnungen und auch zu Unschönheiten, da man bei der Durchführung des Grundsatzes vollständiger Regelmäßigkeit auf die natürlichen Verhältnisse, auf Flüsse, Häfen und Anhöhen nicht Rücksicht genommen hat.

Die nordamerikanischen Großstädte gliedern sich scharf in ein dicht zusammengedrängtes Geschäftsviertel mit Riesenbauten und eine sehr weitläufige Wohnstadt mit kleinen, ein- und zweistöckigen Einfamilienhäusern; die dadurch entstehende ungeheure Ausdehnung vieler Städte entschuldigt auch bis zu einem gewissen Grade den sehr schlechten Zustand der Straßen. Beherrscht wird das Städtebild von den Himmelskratzern, den Riesen-Geschäftsgebäuden bis zu 30 Stockwerken, die aber durchaus nicht immer unschön wirken, da es den Architekten jetzt gelungen ist, den spröden Stoff zu meistern und leidlich befriedigende Fassaden zu schaffen. Wenn man mit manchem nicht zufrieden sein mag, was das Städtebild Nordamerikas bietet, so kann man den Parkanlagen und besonders den Friedhöfen das Lob nicht vorenthalten, die in ihrer Gesamtanlage und den ruhigen, einfachen vornehmen Grabmälern unsere europäischen Kirchhöfe oft weit übertreffen.

DAS ARBEITERWOHNHAUS IM STÄDTISCHEN STRASSENBILDE. Unverkennbar hat sich in der Erscheinung der Arbeiterwohnviertel unserer Industriestädte in den letzten 30 Jahren ein Wandel zum Bessern vollzogen. Die allgemeine Zunahme des Volkswohlstandes ist auch an ihnen nicht spurlos vorübergegangen. Der Fall, daß das Arbeiterwohnhaus nur die kümmerlichste, notdürftigste äußere Form erhält, gehört seit längerer Zeit schon zu den Ausnahmen. In erster Linie ist es unsere Industrie, die große Mittel aufwendet, um ihren Arbeiterkolonien ein freundliches und wohnliches Aussehen zu geben. Darin zeigt sich der allgemeine Fortschritt in unsern gewerblichen Verhältnissen, daß es jetzt möglich ist, über das Notwendigste sich zu erheben. Dem allgemeinen Zuge nach Verschönerung der Arbeiterwohnhäuser sind auch die gemeinnützigen Baugesellschaften gefolgt, ferner die Baugenossenschaften der Arbeiter und schließlich auch der einzelne Arbeiter, der sich selbst ein Häuschen bauen oder erwerben will. Und dennoch bieten trotz dieser erfreulichen Gesamtentwicklung die Arbeiterwohnviertel unserer Industriestädte einen außerordentlich unerquicklichen und unbefriedigenden Anblick dar. Die Gründe dafür liegen in der Geschmacksrichtung, die unsere äußern Bauformen in den letzten 30 Jahren genommen haben. Sie tritt uns im Gesamtbilde unserer Städte überhaupt auf Schritt und Tritt in unschöner Weise entgegen, und sie macht sich noch störender bemerkbar in den Straßen der Arbeiterwohnviertel, wo die geringern Baustoffe die Gegensätze zwischen Schein und Sein um so stärker zum Ausdruck kommen lassen und in denen außerdem die weniger künstlerisch geschulte Hand sich betätigt. Der Fehler liegt in der Übernahme von Baumotiven, die aus andern Bedürfnissen hervorgegangen und andern Verhältnissen angepaßt gewesen sind. Die Pracht alter Paläste und Schlösser ist auf das bürgerliche Wohnhaus übertragen worden; jedes städtische Wohnhaus soll ein herrschaftliches Gebäude, ein Prachtbau sein. Fehlt es an den Geldmitteln, um die Prunkformen aus echtem Material herzustellen, so nimmt man einfach seine Zuflucht zu unechten Baustoffen. Die kleinen Landstädte übernehmen Stil und Bauweise der Großstädte, natürlich gewöhnlich in unechten Baustoffen, und bringen einen ganz verkehrten Ausdruck in das kleinstädtische Straßenbild. Erst recht ist dieses in den Arbeiterwohnvierteln der Industriestädte der Fall. Es ließen sich zahlreiche Beispiele anführen von Arbeiterwohnhäusern mit kanellierten Pfeilern und Häusern, korinthischen Kapitälen, gotischen Spitzbogen usw. Daneben finden sich die nüchternsten Bauformen der Verblendsteinarchitektur, die, weil sie nicht aus sich selbst heraus entwickelt ist, zu zahlreichen Geschmacklosigkeiten verleitet. Der Wille ist unstreitig gut, aber bedauerlich ist die Verkehrtheit solcher Bauweisen und das schlimmste ist, daß auf Kosten jener sogenannten „reichen" Fassaden die innere Einrichtung notleidet. Denn die Miete läßt es nicht zu, daß auch das Innere mit gleichen Kosten ausgestattet wird.

Dem Übelstande kann nur dadurch Abhülfe verschafft werden, daß sich die Erkenntnis Bahn bricht, dem Äußern des Arbeiterwohnhauses den Charakter des kleinbürgerlichen Wohnhauses mit gemütlichem, wohnlichem Ausdruck verschaffen zu müssen. Das Äußere soll dazu führen, das Innere behaglich zu empfinden und auszugestalten. Ein Hauptgebot muß die sinngemäße Anwendung des Materials sein. Die Fassade soll auch provinzielle oder landschaftliche Überlieferungen der Bauweise berücksichtigen, z. B. in ländlichen Bezirken Westfalens das westfälische Haus usw. und, wo solche nicht vorhanden sind, dem Charakter der Stadt. der Landschaft oder der Umgebung, Rechnung tragen, Andererseits muß auf hohe Stockwerke gehalten werden, die Licht und Luft in die Wohnungen bringen. Weder um der Fassade noch um einer traulichen Stube willen, die in niedrigen Abmessungen von der heutigen Architektur leider nur zu oft angestrebt wird, darf dem Hause Licht und Luft genommen werden. Die Errungenschaften jahrhundertelanger Arbeit, hohe und luftige Zimmer als allgemeinen Grundsatz des Wohnhausbaues durchzusetzen, dürfen keiner äußerlichen Rücksicht zum Opfer fallen. Die heute so vielfach wieder in Aufnahme kommenden niedrigen Fenster sind von diesem berechtigten Gesichtspunkte aus ein Fehler, an dem auch nicht viel durch ihre zahlreiche Nebeneinanderreihung verbessert wird. Besonderes Gewicht ist auf die Verbesserung des gesamten Straßenbildes zu legen. Es nützt nicht viel, wenn nur vereinzelte Häuser eine schöne zweckentsprechende Fassade besitzen, sondern es ist ein gleichmäßig schön ausgebildetes Straßenbild zu erstreben. Allein dadurch wird das Gesamtbild der Städte ein freundlicheres Aussehen gewinnen. Unsere Industriestädte haben allen Anlaß, auf ein solches Ziel ihren Blick zu richten, damit sich die Annehmlichkeit und Behaglichkeit des Aufenthalts in ihren Mauern erhöhe.

Diesen Forderungen gegenüber erscheint es besonders zeitgemäß, daß die Zentralstelle für Arbeiter-Wohlfahrtseinrichtungen in Berlin beschlossen hat, auf ihrer nächsten Konferenz die Wohnungsfrage unter den oben angegebenen Gesichtspunkten zu behandeln. Sie hat „die Gestaltung des Arbeiterwohnhauses" auf die Tagesordnung gesetzt und bereits eine Reihe der in der Bewegung führenden Männer als Berichterstatter gewonnen. Die Konferenz wird in den ersten Tagen des Juni in Hagen i. W. stattfinden und mit einer Ausstellung im Folkwang-Museum des Herrn Car Ernst Osthrus verbunden sein. In der Ausstellung sollen architektonisch mustergültige Arbeiterwohnhäuser und Beispiele einfacher guter Häuser aus allen Teilen Deutschlands in Photographien und Zeichnungen darge-

stellt werden. Durch das Wohlwollen eines Hagener Fabrikanten wird es auch möglich sein, in Hagen selbst für die Konferenz ein Arbeiterwohnhaus durch einen Künstler erbauen zu lassen, wodurch die Durchführbarkeit der auf der Konferenz zu erörternden Forderungen praktisch dargetan werden soll.

Zeitungsnachrichten zufolge hat die Berliner Parkdeputation beschlossen, von der Suche nach einem Platze für das neu zu errichtende HARDENBERG-DENKMAL abzusehen, bis ihr der Entwurf des Denkmals bekannt geworden sei. Wie man reden hört, hatten nämlich vorher schon Verhandlungen über den Aufstellungsort stattgefunden, die sich auf den Dönhoffplatz erstreckten, vielleicht wegen der Beziehungen des weiland Staatskanzlers zum abgebrochenen Abgeordnetenhause und zum Steindenkmal, das man in seiner gegenwärtigen Stellung so schön vom Straßenbahnwagen aus betrachten kann. Wenn irgendwann, so wäre, falls dieser Platz in der Tat in Frage kommen sollte, jetzt die günstige Gelegenheit zur Versetzung des Steindenkmals gegeben. Dieserhalb wird auf den Beitrag „Berliner Prachtstraßen und Plätze", Seite 151 und Tafel 80 des I. Jahrgangs unserer Zeitschrift, verwiesen. Dann könnte wol auch ein Ort für ein zweites Denkmal auf demselben Platze gefunden werden. Wo sollte dieses aber unter den bestehenden Verhältnissen hin? Auch an eine Randstraße des Platzes oder gar in den Zwickel, der auf die Kommandantenstraße weist. Dann bekäme man entweder in dieser belebten Verkehrstraße immer nur die Rückseite des Denkmals zu sehen oder man müsste bei umgekehrter Aufstellung jede Beziehung zur Platzanlage vermissen! Der Fragen und Zweifel ließen sich noch mehr erheben. Hoffentlich findet der mit ihrer Lösung beauftragte Unterausschuß für Platzanlagen, dem hervorragende Künstler angehören, den richtigen Ausweg!

Die Anlage von sogenannten „INNENSQUARES" für städtische Wohnhäuser, die ja vor den üblichen offenen, dem Wind und Straßenstaub ausgesetzten, gärtnerischen Anlagen manchen Vorteil bieten, gewinnt immer weitere Verbreitung. So wird neuerdings derartige Gärten auch der „Bauverein zur Beschaffung preiswerter Wohnungen in Leipzig" anlegen bei der Bebauung seines großen, auf der Schönefelder Flur bei Leipzig gelegenen Geländes. Die Anlage selbst, deren Durchführung der Unterstützung des Reiches zu danken ist, wird nach Fertigstellung gleichsam einen Stadtteil für sich bilden, der sich in 14 einzelne Häuserblocks teilt. Alle diese Blocks werden ausnahmslos von Vorgärten von 5½ m Tiefe eingefaßt und im Innern mit Gartenanlagen ausgestattet. Jeder Mieter kann auf Wunsch seinen eigenen Garten beim Hause erhalten; außerdem ist aber noch eine parkartige Gartenanlage zur allgemeinen Benutzung vorgesehen. Einzelne der 20 m breiten Hauptstraßen erhalten überdies Baumreihen. Der ganze Plan gründet sich im Übrigen auf den Gedanken der Bodenreform. Die zu schaffenden Wohnungen sollen zum Selbstkostenpreis abgegeben werden, was wiederum nur möglich und durchführbar ist, wenn ein Weiterverkauf der Grundstücke nach den Satzungen des Vereins ausgeschlossen ist. Aus demselben Grunde kann auch im Laufe der Zeit eine Mietzinssteigerung einzelner Wohnungen nicht stattfinden.

Im Auftrage des Senates von Lübeck hat Oberbaudirektor Rehder einen Plan ausgearbeitet, dessen Durchführung in den weitesten Kreisen der Lübecker Bevölkerung schon seit einer Reihe von Jahren gewünscht wird. Es handelt sich um die SCHAFFUNG EINES INDUSTRIEVIERTELS. Die Kosten werden von dem Oberbaudirektor auf rund 4½ Millionen Mark veranschlagt. Trotz dieser hohen Summe, die bei der gegenwärtigen schlechten finanziellen Lage Lübecks doppelt schwer ins Gewicht fällt, dürfte die Vorlage weder im Senat noch in der Bürgerschaft auf Widerstand stoßen. Es zeigt sich eben auch hier, daß derjenige, der A gesagt hat, auch B sagen muß. Ohne ein Industrieviertel ist nicht daran zu denken, hier Großindustrielle zur Ansiedelung zu veranlassen, und ohne große Fabrikanlagen am Orte wird sich der Elbe-Travekanal nur schwer verzinsen, zum mindesten schlechter verzinsen, als sonst. Der Kanal, der im Interesse von Handel und Schiffahrt gebaut wurde, kostet zusammen mit der Hafenvertiefung unserer Stadt rund 30 Millionen. Lübeck brachte dies Opfer gern, weil es erkannt hatte, daß nur der Kanal Lübecks Handel emporbringen konnte. Ebenso bereitwillig werden auch jetzt die 4½ Millionen hergegeben werden. Gerade in Lübeck liegen die Verhältnisse für eine Großindustrie sehr günstig. Die Arbeitslöhne sind nicht allzu hoch, während andererseits durch den Kanal ein gewaltiges Hinterland erschlossen worden ist. Wenn trotzdem in den letzten Jahren nur wenige industrielle Großbetriebe auf Lübecker Gebiet sich angesiedelt haben, so ist das allein auf den Mangel von geeignetem Gelände zurückzuführen. Die Verzögerung des Industrieviertelplans ist allerdings nicht Schuld der Behörden. So lange nicht die genauen Pläne des Bahnhofsumbaues vorlagen, konnte auch nicht an die Ausarbeitung der Pläne für das Industrieviertel geschritten werden. Das neue Fabrikgelände soll sowohl Wasser- als auch Bahnverbindung haben. Es wird sich unmittelbar an der Trave hinziehen, sodaß die Versendung der fertigen Erzeugnisse und der Bezug der Rohstoffe auf dem Wasserwege möglich ist. Die hohen Kosten des Fabrikviertels erklären sich durch die notwendigen langen Kaistrecken, die verschiedenen langen Bahnstrecken, die Entwässerungsanlagen usw.

ÜBER DIE HYGIENE DER STRASSEN hielt im Verein für Volkshygiene im Bürgersaal des Rathauses Herr Geh. Rat Prof. Waldeyer einen bemerkenswerten Vortrag, in dem er auf eine ganze Reihe von notwendigen Forderungen, denen die Verwaltungen größerer Städte im Interesse des Allgemeinwohles zu entsprechen hätten, aufmerksam machte. Nach einer geschichtlichen Einleitung über das alte Rom im Vergleich zu Berlin, London, Newyork und Peking in ihren räumlichen Ausdehnungen, der Anhäufung ihrer Bevölkerung und ihrem Verkehre, verglich Redner die moderne Stadt mit einem großen Organismus, mit seinen Nerven- und Blutgefäßleitungen. Wie dessen Leben bei Unterbrechung dieser Leitungen nicht bestehen kann, so ist auch eine Stadt mit dem ganzen vollen Leben der Neuzeit undenkbar, ohne das Bestehen der vielen Draht- und Röhrenleitungen über, auf und unter der Erde. Durch alles dies ist aus der alten Stadt mit ihrem einfachen, fast geräuschlosen und langsamen Verkehre die neue Stadt geworden, mit ihrem Hasten und Jagen, wo niemand mehr Zeit hat. Die verkehrsreichen Straßen der Großstadt sind auf dem besten Wege, sich zu einer Qual für die Anwohner, wie für die Straßengänger selbst zu gestalten. Wenngleich die Neuzeit vieles verbessert hat, so könnte doch noch vieles besser sein. Die Gefahren, die der so aussergewöhnliche Straßenverkehr mit sich bringt, bedrohen in erster Linie unsere Atmungsorgane, und zwar durch den aufgewirbelten Staub und den von den zahllosen rauchentwickelnden Fahrzeugen und Schornsteinen erzeugten Ruß. Die von dieser Seite drohenden Gefahren können möglichst vermieden werden durch sorgfältige Reinigung der Straßen, durch schnelle Wegschaffung der Abfälle und auch des Schnees — liegen gebliebene Schneehaufen werden leicht zu Kehrichthaufen! Ferner kann eine sorgfältig geregelte (nicht nach Kalendermonaten) und reichliche Sprengung, gute Müllabfuhr, gutes Pflaster und eine rauchverzehrende Feuerung manchen Schutz schaffen. Ob all diesen Forderungen in Berlin, das sich gern die sauberste Großstadt nennen hört, vollauf entsprochen worden ist, ließ der Vortragende unerörtert. So bezweifelte er, daß in allen großen Städten die Schnee-Kehrichthaufen in den stilleren Straßen, wo die ärmere Bevölkerung wohnt, und in denen sich zuerst die seuchenartigen Krankheiten entwickeln, so schnell weggeschafft worden, wie in den besseren, breiteren gut gelüfteten Straßen. Und doch sollte man jene Straßen als die natürlichen Herde der Volkskrankheiten zuerst bedenken. Ferner droht durch die allzu grelle Beleuchtung mit künstlichem Licht unseren Augen Gefahr und es fragt sich, ob unsere Geschäftsläden in gegenseitiger Übertreibung nicht schon des Guten zu viel tun.

EIN STÄDTEBAUKURSUS und zwar diesmal lediglich für kommunale Baubeamte hat wieder an der Technischen Hochschule zu Berlin vom 27. März bis zum 8. April d. J. stattgefunden.

Am 17. d. M. fand die feierliche Enthüllung des Denkmals statt, das dem unvergeßlichen Mitbegründer unserer Zeitschrift CAMILLO SITTE auf dem von der Stadt Wien gestifteten Ehrengrabe gesetzt worden ist.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

DER STÄDTEBAU

VERLAG VON ERNST WASMUTH A.-G., BERLIN W. 8, MARKGRAFEN-STRASSE 35

ANZEIGEN

II. JAHRGANG 1. JUNI 1905. HEFT 6

Erscheint am 1. jedes Monats. Preis bei direkter postfreier Zusendung für Deutschland und Oesterreich-Ungarn Mk. 20,—, für alle übrigen Länder Mk. 24,— pro Jahrgang.

Alleinige Anzeigenannahme bei **C. Behling,** Institut für graphische Industrie, **Berlin W. 66, Leipzigerstr. 13.**

Unerreicht in Transportabilität und Zerlegbarkeit sind

Doecker'sche Bauten von

Christoph & Unmack, Aktiengesellschaft

NIESKY, Ob.-Lausitz

Fabrik zerlegbarer transportabler Doecker'scher Baracken, Häuser und Pavillons jeglichen Bedarfes.

Einzige Spezialfabrik in Europa

Seit über 20 Jahren von maßgebenden Autoritäten, Staats- und Gemeindebehörden als **vorzüglich** anerkanntes System.

Hygienisch mustergültig

Goldene Medaille Deutsche Städte-Ausstellung Dresden 1903.

System Doecker seit 1885 vielfach preisgekrönt mit höchsten Preisen bei allen Wettbewerben.

Transportabler zerlegbarer Kranken-Pavillon „System Doecker".

Vorzug: Leichtester Aufbau und Abbruch ohne jeden Materialverlust. Jedem erdenklichen Zweck und Bedarfe sich anpassende Bauten als:
Epidemie-, Lazarett- und Krankenbaracken, Baubureaus, Bahnhofsgebäude, Wartehallen, Arbeiter-Schlaf- und Wohnbaracken, Wohnhäuser etc.
Schulpavillons bereits weit über 100 Stück mit über 200 Schulklassen an viele europäische Städte geliefert, darunter viele Nachbestellungen.

Prospekte und Vertreterbesuch kostenfrei ❁ Zeichnungen, Bananschläge ohne Verbindlichkeit

General-Vertreter: **Georg Goldschmidt,** BERLIN W., Kurfürstendamm 233.

BAUMHOLD & Co, HILDESHEIM

Cementwarenfabrik, Beton und Tiefbaugeschäft

Fabrikation von Cementwaren aller Art

Cementrohre, Trottoirbeläge u. Bordsteine
Treppenstufen, Säulen und Fassaden
aus Terrazzo, künstlich. Sandstein oder Granit
Ausführung aller Betoneisenbauten,
Viktoria-Decken, D.R.P.
Übernahme
Komplett. Kanalisationen und Brückenbauten
Weitgehendste Gewährleistung

Hildesheim — Für verdienstvolle Leistungen 1903 — Leipzig 1897 — Berlin 1901

LOUIS HERRMANN

Kgl. Hofl. DRESDEN ZWICKAUER-STRASSE 33

PAPIERKÖRBE Für Anlagen.

Promenaden Bänke. etc.

INSERENTEN-VERZEICHNIS.

Actien-Gesellschaft für Beton- und Monierbau, Berlin W. 9.

Baumhold & Co., Hildesheim, Cementwarenfabrik, Beton- u. Tiefbaugeschäft.

Bautechnische Privatschule (Architekt Spenger), München.

Bayer. Metall-Industrie Tobias Forster & Cie., München und Berlin. Selbstspülende Closets „Isaria".

A. Benver, Hofl., Berlin NW. 40. Promenadenbänke, Canalisations-Armaturen.

Christoph & Unmack, Aktiengesellschaft, Niesky, Ob. Lausitz. Transportable Häuser und Barackenbau.

Deutsche Glasmosaik-Gesellschaft Puhl & Wagner, Hoflief., Rixdorf-Berlin.

Deutsch-Österreichische Mannesmann-Röhren-Werke, Düsseldorf. Stromzuführungs- und Beleuchtungsmaste.

W. Fitzner, Blechschweisserei, Kesselschmiede, mechanische Werkstätten, Laurahütte O.-S. Dückerleitungen, Rohrleitungen, Rohrmasten.

Herrmann Fritzsche, Leipzig. Kunstschmiedewerk.

Göhmann & Einhorn G. m. b. H., Dresden, Gesundheitstechnische Anlagen und Apparate.

J. Haack Nachf. R. Köhler, Steglitz. Gartenarchitekt. Baumschulen.

J. Hegmanns, Köln a. Rh. Schieferplatten.

Louis Herrmann, Kgl. Hofl., Dresden. Papierkörbe für Anlagen, Promenadenbänke, Baumschützer.

Hildesheimer Sparherdfabrik A. Senking, Hildesheim.

Heinrich Knab, Steinfels (Post Parksteinhütten, Bayern), Kunststeinwerk und baukeramische Fabrik.

Peter Lambert, Hoflieferant, Trier. Rosenschulen, Garten- und Parkanlagen.

A. Siebel, Bauartikel-Fabrik, Düsseldorf-Rath und Metz. Bleiisolierung mit Asphaltschutzschichten.

Siemens & Halske Aktiengesellschaft, Berlin SW. Ozon-Anlagen, Wassermesser.

Josef Scherer, Berlin W. 15. Kirchliche und profane Glasmalerei.

Constanz Schmitz, Berlin NW. 52. Consult. Ingenieur für maschin. Anlagen in Schlachthöfen, Krankenhäusern.

A. Stiefelhagen, Ingenieur und vereid. Geometer, Gera (R.). Vermessungen und Studienpläne.

Heinrich Timm, Berlin N. Dampfwaschmaschinen.

Günther Wagner, Hannover u. Wien, Flüssige Tuschen.

2. Jahrgang 1905 6. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

STADT- UND HAUS-GARTENKUNST.

Von G. EBE, Berlin.

Gegen das Empfinden, das uns unsere Städte, diese künstlichen und nach Möglichkeit auch kunstvollen Gebilde aus Stein und Mörtel tot und kalt erscheinen und der lebensvollen Zutat des Pflanzenwuchses sowie des bewegten Wassers bedürftig erscheinen läßt, wird sich niemand verschließen wollen. Die Städte des Altertums umschlossen prachtvolle Palast- und Tempelgärten, die wir zwar nicht mehr in Wirklichkeit schauen können, deren Reize wir jedoch aus den Berichten der Schriftsteller und erhaltenen Abbildungen ahnen. Der Ruf der hängenden Gärten von Babylon hat sich bis heute fortgepflanzt; die Gärten der Ägypter sind aus den Wandbildern wenigstens einigermaßen bekannt; die Gärten des Museumviertels in Alexandria, die Tempelhaine in Griechenland und Kleinasien kennen wir wieder nur aus den Schriftstellern. Die großartigen Kaisergärten Roms sind wenigstens in den Hauptzügen in den in Marmor gegrabenen Plänen erhalten. Alle diese antiken Gartenanlagen standen im genauen Zusammenhange mit der umgebenden Architektur, und waren im Anschlusse an diese im Stile der jedesmaligen Epoche ausgebildet.

Die mittelalterlichen befestigten Städte des Nordens besaßen, wenn sie nicht zufällig Fürstenschlösser einschlossen, nur die Hausgärten und im günstigsten Falle einige von Bäumen beschattete Brunnen auf den öffentlichen Plätzen; erst außerhalb der Ringmauern dehnten sich die Pflanzungen aus, ähnlich wie sich die Zwingergärten an die innere Burgmauer lehnten. Es gab sicher in den Burggärten lauschige Lauben und schattige Bäume; auch an Beeten mit Rosen, Lilien, Flieder und anderen Pflanzen mit duftenden Blüten dürfte es nicht gefehlt haben, aber die Enge des Raumes verbot hier, wie in den ähnlich behandelten Hausgärten, eine eigentlich landschaftliche Entfaltung und schrieb eine an die umfassenden Mauern und Baulichkeiten gebundene Einteilung vor. Noch strenger in der Linienführung mußten sich die Gärten in den Kreuzgängen der Klöster gestalten, während umfangreichere Anlagen innerhalb des Klosterbereiches die Anfänge zu den botanischen Gärten der Neuzeit gaben, indem in ihnen ausländische Pflanzenarten und vor allem Heilkräuter gezogen wurden.

Erst mit dem Einzuge der Renaissance tritt die Landschaftsgärtnerei seit dem Altertume von neuem wieder als Kunst ins Leben. Es erweitern sich die Städte, Licht und Luft in breiten Massen einlassend; es findet sich Raum für die Anlage öffentlicher Gärten. Selbstverständlich sind die Städte in dieser Periode mehr als früher bedacht, sich Stücke der freien Natur, Laubmassen und Blumenbeete einzuverleiben, und diese, soweit es die örtliche Lage zuläßt, möglichst in Verbindung mit Wasserläufen und Brunnenwerken zu setzen. — In den Prachtgärten der italienischen Villen des 16. Jahrhunderts erstand die alt-

römische Gartenkunst wieder zu voller Blüte. Zugleich überboten sich in diesen Anlagen die besten Künstler der Zeit in immer neuen, phantasievollen Erfindungen. Es waren Architekten, die den Spuren alter Römerkunst nachgingen, in der Vorliebe für breite, schattige, mit Statuen besetzte Baumalleen, für weite, sich in deren Perspektive öffnende Fernsichten, daneben für wohlgepflegte Rasenflächen, eingekränzt von hohen Zypressen. Aber diese Künstler taten noch von dem Ihrigen hinzu, in der Anlage von Terrassen und Grotten, von tief versteckten, durch Treppen zugänglichen Wasserbecken, von Wasserstürzen, sprudelnden Quellen und Fontänen.

Die Länder diesseits der Alpen, England, Frankreich, die Niederlande und Deutschland, machten sich die neue italienisch-klassische Gartenkunst erst im weiteren Verlaufe der Renaissance und der darauf folgenden Barockperiode zu nutze, nicht ohne ihr einige der jedesmaligen Landesart entsprechende Schattierungen hinzuzufügen. Der flandrische, in der Ebene sich ausbreitende Garten bewahrt noch etwas von der mittelalterlichen Vorliebe für Blumen, die uns aus den Miniaturen der niederländischen Buchmaler so entzückend entgegenleuchten. Die Taxushecken vertreten die architektonische Regelmäßigkeit. Die französische Gartenkunst gewann erst unter Ludwig XIV. durch das Wirken Lenôtres ihre eigene, zwar von der italienischen abgeleitete, aber doch eigenartige Ausprägung; sie verbreitete sich in der Folge über ganz Europa. Hatte der ältere französische Gartenstil sich mit dem Gegensatze weiter offener Flächen zu kleinen grünen Kabinetten, Laubengängen und Wasserkünsten begnügt, und sich bis zu spielerischer Kleinheit verloren, so vollzog sich seit Lenôtre die Umwandlung ins Große mit weiten Durchsichten, mächtigen Terrassen, großartigen, durch Bildwerke geschmückten Teichen, Kaskaden und Springbrunnen in Verbindung mit langen, geradlinigen Baumalleen und Heckenwegen. Die gesamten Anlagen hielten sich jedoch im engsten Bezuge zu ihrem baulichen Mittelpunkte: die Gärten des Schlosses von Versailles geben für diesen Stil das typische Bild. Die deutschen Gärten der Barockzeit folgten ganz dem französischen Muster, erheben sich indes in einzelnen Fällen über das Maß von Versailles, wie beispielsweise in den von der Bodenbildung begünstigten großartigen Terrassen- und Kaskadenanlagen von Wilhelmshöhe bei Kassel. — Die Ausbildung des freilandschaftlichen englischen Parkstils, auf die weiter unten zurückzukommen ist, gehört einer späteren Zeit an. Noch in der Barockperiode ahmten die Engländer den französisch-niederländischen Stil nach.

Wenn nachstehend der Versuch gemacht werden soll, die zweckmäßige, den modernen Anforderungen entsprechende Anlage städtischer Gärten für öffentliche und private Zwecke zu erörtern, so kann es sich nicht um die weiten, vor den Toren einiger Hauptstädte sich ausbreitenden großen Parks handeln, die sich aus alten Waldbeständen gebildet haben, ebensowenig um das Bepflanzen der Straßenzüge mit Baumreihen, sondern um die größeren und kleineren das Gewirr der Straßen unterbrechenden grünen Oasen, die mit Bäumen und Gesträuchen bestanden, mit Blumenbeeten, Brunnen und Bildwerken geschmückt, oft mit Recht als die Lungen der Stadt bezeichnet worden sind. Sie gleichen durch ihre ruhige Absonderung gegen den lauten Verkehr der Idylle inmitten des Dramas.

Das Renaissancezeitalter, zu dessen glänzenden Leistungen wir noch einmal zurückkehren, wird durchaus von dem mächtigen Drange nach plastischer architektonischer Gestaltung beherrscht; und diese geistige Richtung wird von den Dichtern genährt und poetisch verklärt. Schon Dante bildet seine Hölle als einen ungeheuren Trichter, in dem mit architektonischer Regelmäßigkeit sich nach unten immer mehr verengende Kreise um Kreise schlingen. Auch Tasso läßt den Zaubergarten der Armida von einer kreisrunden Mauer eingeschlossen sein und schildert ihn mit den bezeichnenden Worten: „Es scheint, als ob Natur den Garten angelegt, und sich bestrebt, der Kunst ihn nachzubilden, die immer sonst ihr nachzubilden pflegt." Einen Nachklang dieser Auffassung des Zaubergartens bringt Goethe in seinem Knabenmärchen: es schließen sich wieder Kreise um Kreise und in der Mitte, des Gartens erhebt sich, von mächtigen Bäumen umkränzt, der Zentralbau des Sylphidenschlosses.

Die Gärten der vornehmen italienischen Villen geben zwar kein unmittelbares Vorbild für die Anlagen städtischer Gärten, aber man kann von ihnen lernen, wie der höchste landschaftliche Reiz sich ungezwungen mit einem architektonisch-regelmäßigen Grundplane zu vermählen vermag, besonders dann, wenn die malerische Wirkung durch Bodenerhebungen unterstützt wird. Ein überzeugendes Beispiel dieser Art bietet der Terrassengarten der Villa d'Este bei Tivoli, welcher kaum die regelmäßig-symmetrischen Wiederholungen in der Anlage der Wege ahnen läßt. Die Aufstiege, durch Grotten und Becken mit strömendem Wasser belebt, gehen von einem unteren feierlichen Zypressen-Rondell aus.

Paris umschließt eine größere Anzahl Stadtgärten, von denen einige, ungeachtet ihrer architektonischen Anordnung, des eindringlichen Stimmungselements nicht entbehren. Der alte Park Monceaux, anfangs königliches Privateigentum, später dem Publikum geöffnet, eine Schöpfung des Dichters und Garten-Architekten Carmontelle, verdankt seinen Hauptreiz der geschwungenen korinthischen Säulenhalle, die den träumerisch stillen Teich umsäumt, dann der Brücke, der über künstliche Felsen herabstürzenden Kaskade, der mit Stalaktiten ausgekleideten Grotte, und endlich dem Bestande an Bäumen und Ziersträuchern, unter denen sich viele bemerkenswerte ausländische befinden. Die schon oben erwähnten architektonisch-regelmäßigen Gärten von Versailles mit ihrem Übermaße beschnittener, geradlinig geführter Heckenwände mögen gegen die oben erwähnten poesievollen Anlagen im Lichte des leeren, langweiligen Prunks erscheinen; aber ist es deshalb zutreffend, daß ein jeder im Stile Lenôtres angelegte Garten unter allen Umständen ebenso langweilig sein muß? Gegen eine solche Annahme spricht die Erfahrung.

Man möchte sogar andrerseits behaupten, daß gewisse tiefgehende seelische Regungen vorzugsweise durch regelmäßige Anlagen ausgelöst werden. Der feierliche Zauber eines Rondells von mächtigen Linden oder Eichen ist kaum durch anderes zu ersetzen; eine Allee von unten beschnittenen Buchen, deren obere Zweige sich zu einem dichten Schattendach zusammenwölben, auf deren mit weichem Sande beschüttetem Boden der Tritt des Wandelnden unhörbar verhallt, verwirklicht das, was man öfters als „Poetenweg" bezeichnet hat. Kann man einen schöneren Tummelplatz für eine heitere Gesellschaft er-

sinnen, als eine sanft aufsteigende Rasenfläche, beiderseits von kulissenartig angeordneten, nach oben näher zusammentretenden Baum- und Gebüschgruppen eingerahmt? Die auf dem grünen Hintergrunde leicht vorbeischwebenden, bald sich verbergenden, bald wieder auftauchenden Gestalten erinnern an den Traum des Glücks, an ein neugeschenktes Arkadien.

Die empfindsame Zeit um die Wende des 18. Jahrhunderts, von den Ideen Jean Jacques Rousseaus für die Rückkehr der Menschen zum Naturzustande angekränkelt, brachte ein neues Gartenideal in Aufnahme: eine feine Wiese, ein echter Wald, Wasser, in dem sich der blaue Himmel spiegelt, alles möglichst unberührt von der ordnenden Hand des Menschen: mit einem Worte, den englischen Landschaftspark, belebt durch Rudel friedlich äsenden Hochwilds. Die geometrische Regelmäßigkeit des französischen Gartens ist nun vollständig beseitigt, die Wege sind in natürlichen Windungen den Bewegungen des Bodens angepaßt. Doch fehlen in nächster Nähe der Gebäude selten die Übergänge durch kunstvoll geschnittene Bäume und Hecken, Blumenbeete, Statuen und Vasen. Man sieht jedoch leicht, daß der englische Parkstil zu seiner vollen Entfaltung große Flächen verlangt und sich engen städtischen Verhältnissen schwer anpassen läßt, abgesehen davon, daß der dem Menschen unablenkbar innewohnende Kunsttrieb immer bestrebt sein wird, die Bauwerke mit der umgebenden Landschaft mehr in Übereinstimmung zu setzen, als dies der englische Stil in der Regel leistet.

In Deutschland besonders verstreute man in die nachgeahmte englische Parkwildnis häufig Einsiedeleien in Form von Borkenhäuschen und Tempelchen, letztere oft sehr profanen — bisweilen nicht ganz geruchlosen — Zwecken dienend.

Die neuere deutsche Landschaftsgärtnerei, wie sie sich seit dem grundlegenden genialen Eingreifen des Fürsten Hermann Pückler entwickelt hat, erscheint befreit von den Auswüchsen des Sentimentalen im nachgeahmten englischen Geschmack, aber auch fern von der leeren französischen Steifheit; sie bildet ein Kompromiß zwischen dem italienisch-französischen und dem englischen Gartenstil; sie will die Landschaft nach vorschwebenden künstlerischen Ideen gestalten und legt Wert auf die perspektivische Abwechslung in den Bildern, die durch die in Biegungen geführten Wege hervortreten. Zugleich soll die Art der Bepflanzung als wesentliches Stimmungsmittel wirken; geometrisch geradlinige und symmetrisch sich wiederholende Partien sind keineswegs ausgeschlossen, falls es sich um den Anschluß an Bauwerke handelt.

Indes mangelte in der Ausführung nur allzuhäufig das feinere Verständnis für den Kern des neuen Stils, und die schön geschwungenen Kurven der Wege arteten gelegentlich unter den Händen mancher Garten-Architekten zu Übungen im Planzeichnen aus. Bei dem Durchschreiten des Gartens kamen jedoch die auf dem Papier bedächtig abgezirkelten Linienzüge nicht im geringsten zur landschaftlichen Geltung, allenfalls hätten sie für den Blick aus der Vogelschau einigermaßen von Bedeutung sein können.

Die großartigen und lieblichen Parkschöpfungen Fürst Pücklers in Muskau und Branitz geben noch immer Zeugnis von der alle Schwierigkeiten besiegenden genialen Schöpferkraft ihres Urhebers. Allerdings kam es dem Fürsten zustatten, daß er auf seinen Reisen die landschaftlichen Schönheiten einer halben Welt kennen gelernt hatte; aber doch konnte ihn nur der ihm innewohnende Künstlergeist befähigen, nicht etwa das Geschaute nachzuschaffen, sondern Neues und Originelles unter teilweise recht erschwerenden Umständen ins Leben zu rufen. Der Park von Branitz, seine letzte Meisterschöpfung, aus einer Sandwüste hervorgezaubert, zeigt die Verwendung aller der Mittel, die den neuen Stil der Landschaftsgärtnerei begründen halfen. Zu diesen gehören: die geschickte Benutzung gegebener ferner Hintergründe zu reizvollen weitreichenden Ausblicken, die Aufschüttung künstlicher Hügel, das Ausgraben größerer und kleinerer Teiche, die dann durch ein Flüßchen verbunden werden, die Biegung der Wege, um immer neue Aussichten zu eröffnen, die zweckmäßige Bepflanzung in Gruppen, die durch die Eigenart ihrer Färbung zu einander in Gegensatz treten, und endlich der sinnige Bezug sämtlicher Anlagen auf das Herrenhaus und die sonstigen zugehörigen Baulichkeiten, die jedesmal ihre Bestimmung schon durch ihre äußere Erscheinung kenntlich machen. Angesichts der erreichten Schönheiten übersieht man gern die barocke Idee der Einführung von pyramidenförmigen Sandhügeln.

Die mehr oder minder zutage tretende Beachtung der im obigen entwickelten Leitsätze für die Gestaltung der modernen städtischen öffentlichen und privaten Gartenanlagen läßt sich am besten an vorhandenen Ausführungen oder deren Nachbildungen studieren. Einiges sich hierauf beziehende, vom Herausgeber dieser Zeitschrift gesammeltes Material von den in letzter Zeit veranstalteten Ausstellungen, der Gartenbauausstellung in Düsseldorf und der Deutschen Städteausstellung in Dresden, soll hier als Unterlage der kritischen Betrachtungen mitbenutzt werden.

Die schöne neue Haardtanlage zu Elberfeld bildet einen Flachpark von beträchtlicher Ausdehnung in durchaus malerischer Anordnung, die einige Baulichkeiten in sich einschließt und von anderen am Rande begrenzt wird (Abb. a auf Tafel 41). Schön gebogene, nicht für die Wirkung auf dem Papier berechnete Wege durchschneiden anmutige, teils freie, teils mit Baumgruppen eingefaßte und besetzte Rasenflächen. Zur Erhöhung des romantischen Reizes sind an einem Hauptwege künstliche Felsmassen aufgetürmt. Von den Gebäuden im Park und von denen an seinem Rande ergeben sich schöne Ausblicke. Übrigens hat eine besondere Anpassung des Parks an die Baulichkeiten durch geometrisch angeordnete Übergänge nicht stattgefunden. — Bei dem Stadtpark auf dem Rotehorn zu Magdeburg waren keine eingeschlossenen oder angrenzenden Baulichkeiten zu berücksichtigen; es ist eine rein landschaftliche, von dem Wasserlauf der Elbe durchzogene, zwischen der Stromelbe und der Alten Elbe eingeschlossene vollständig ebene Anlage von gefälliger Wirkung (Abb. b bis e auf Tafel 41). Der mittlere Hauptweg übersetzt den Wasserlauf mit einer steinernen, im flachen Bogen gesprengten Brücke; der Wasserlauf selbst, sowie die gebogenen, aber nicht verkünstelten Wege bieten schöne Ausblicke über die nur mäßig bepflanzten Rasenflächen und in die Ferne.

Die Verbindung der öffentlichen Stadtgärten mit Fest- und Spielplätzen führt näher an eine der vornehmsten Aufgaben dieser Anlagen, die Sorge für die Volkswohlfahrt,

Abb. 1.

indem nicht nur die Gelegenheit zu Spaziergängen geboten, sondern auch für festliche Versammlungen und Bewegungsspiele eine geeignete Stätte in schöner landschaftlicher Umgebung bereitet werden soll. (Tafel 42). Der Küchwaldpark in Chemnitz bietet in dieser Art eine bemerkenswerte Leistung. Der ebene Boden des Parks wird von sich kreuzenden, teils geraden, teils gebogenen Baumalleen und ebenfalls mäßig geschlängelten Wegen durchzogen; die Bepflanzung läßt für freie Rasenflächen Raum, schließt aber auch in angenehmer Abwechslung dicht bestandene kleine Waldpartien in sich ein. Ein großer von Baumreihen umzogener Festplatz öffnet sich unmittelbar an der Ringstraße; für Tennis- und andere Spiele sind kleinere kreisrunde, ovale oder sonst geometrisch geschnittene Plätze ausgespart. Außerdem sind zwei Wirtschaften angelegt, um dem Bedürfnisse nach leiblichen Erfrischungen zu genügen, die eine im unmittelbaren Anschluß an den Festplatz. Die ganze Anlage, in ihrer Verbindung des frei Landschaftlichen mit den in regelmäßigen Formen gehaltenen Plätzen gibt ein schönes Beispiel des neueren deutschen Gartenstils.

Ähnlichen Zwecken wie der vorige ist der vom Gartenarchitekten M. Reinhardt in Düsseldorf entworfene Volkspark zu Altenessen gewidmet (Abb. a und b auf Tafel 43). Den Schwerpunkt der Anlage bildet ein umfängliches Wirtschaftsgebäude, von einer Terrasse umgeben, die ihrerseits in unmittelbarer Verbindung mit einem Restaurationsplatz unter Bäumen steht. Ein Teich mit einer Fontäne liegt in einer Ecke des Parks dem Wirtschaftsgebäude schräg gegenüber. An der seitlich vorbeiführenden Straße ist ein größerer Spielplatz ausgespart, wieder von Bäumen eingefaßt. Die Linienführung der Wege erscheint etwas willkürlich und nicht hinreichend durch die Bepflanzung begründet auch der Spielplatz hätte vielleicht eine architektonisch regelmäßigere Form erhalten sollen.

Der hier mitgeteilte Entwurf zu einem Stadtparke für Plauen i. Vogtl., aus einem Wettbewerbe hervorgegangen und von dem Garteningenieur Carl Vohburger in München herrührend (Abb. 1 im Texte, sowie a und b Tafel 44), erfüllt die Bedingungen eines wirklichen Volksparkes. Es soll eine Restauration mit großem Saal und abgeschlossenem Konzertgarten geschaffen werden, dann Spielplätze für Erwachsene und Kinder, außerdem ein Schulgarten. Der Entwurf hat diese Aufgabe mit Benutzung der Bodenerhebungen, der vorhandenen Wasserläufe und Teiche in geschickter Weise gelöst. Das im Mittelpunkte der Gesamtanlage angeordnete, als vornehme Stadtgartenwirtschaft gedachte Konzerthaus bezeichnet den höchst gelegenen Punkt des Parks und läßt die volle Aussicht über den See genießen. Das Gebäude hebt sich wirksam aus zwei Terrassen hervor, von denen die obere, an drei Fronten herumgeführte, eine Beherrschung des ganzen Geländes und des Stadtbildes zuläßt und vorzugsweise Restaurationszwecken dienen soll. Die untere, bedeutend ausgedehntere Terrasse, 3 m über dem Promenadenweg gelegen, ist als Konzertplatz gedacht und wird an den Ecken durch einen Gesellschafts- und einen Musikpavillon flankiert; an die hintere Ecke schließt sich eine Kegelbahn an. Der Platz ist mit Linden in regelmäßiger Anordnung bepflanzt, schließt sich somit organisch den Linien der Bauwerke an, und bildet den angemessenen Übergang zu dem freilandschaftlich behandelten Teile des Parks. Der Schnitt durch Konzertsaal und Terrassen ist zur Übersicht der Höhenverhältnisse von Interesse, wenn auch die Darstellung des Gebäudes selbst den architektonischen Anforderungen kaum genügen dürfte; worauf es aber in diesem Falle nicht ankommen kann.

Die beiden vorhandenen Tennerateiche sind durch einen Dammdurchstich vereinigt, in den Uferlinien zweckmäßig erweitert, und teilweise durch eine Ufermauer gegen das Gelände abgeschlossen, welche Mauer mit Bedacht auf malerische Wirkung mit einer zum Wasser führenden Treppe endigt. In demselben Sinne ist der Teichabfluß mit einer Pergola überbaut.

Ein Spielplatz für die Schuljugend, daneben ein Lindenrondell als Aufenthaltsort für kleinere Kinder sind hinter dem Restaurationsgebäude vorgesehen, und an diese Plätze schließt sich der Schulgarten. Für das Tennisspiel ist am östlichen Ende des Parks ein Raum abgesondert. Der Park selbst ist durch Anlage einer Grotte im alpinen Charakter, eines Tempels und mehrerer Aussichtsplätze bereichert. Die Führung der Wege in flüssig gebogenen Linien trägt den Bodenverhältnissen Rechnung; die vorgesehene Bepflanzung ist nicht so dicht, um nicht größere freie Rasenflächen zur Geltung kommen zu lassen.

Der Berliner Zoologische Garten kann eine hervorragende Bedeutung als Volkspark beanspruchen. Denn, abgesehen von der das allgemeine Interesse in Anspruch nehmenden hier aus allen Erdteilen zusammengebrachten Tierwelt, und obgleich in reichem Maße für Restaurationshallen und Säle, sowie für Musikpavillons gesorgt ist, so erhebt sich doch die schöne landschaftliche, von Teichen unterbrochene Gesamtanlage weit über den gewöhnlichen Gesellschafts- und Schaugarten. — Der Viktoriapark am Kreuzberge in Berlin wird durch den etwas aufdringlich in die Achse der Großbeerenstraße gerückten Wassersturz zu einem romantischen Effektstück, indes sind die abwechslungsreiche hügelige Gestaltung und die tiefeingeschnittene sogenannte Wolfsschlucht für sich von eigenem landschaftlichen Reiz. Paris hat sich im Sinne moderner Romantik in dem Parc des Buttes Chaumont ein noch viel ausgiebigeres Spektakelstück geleistet: künstliche Felsen aus Zement, Gips und Ton täuschen eine Schweiz im kleinen vor, ein ziemlich beträchtlicher, im Grunde sorgfältig betonierter See umgibt ein Felseneiland, das ablaufende Wasser stürzt in einen Abgrund, sprudelt unter einer Felsenbrücke fort und verschwindet in einer von Pflanzenwuchs umwucherten Grotte. Es fehlt nicht an einer Nachbildung des Vestatempels von Tivoli und an mehreren Erfrischungsstätten.

Wie schon oben gesagt, schließen wir für diesmal die großen wald- und wiesenartigen Parks, wie sie sich in der Nähe einiger europäischer Hauptstädte finden, von unserer Betrachtung aus; so das Bois de Boulogne bei Paris, den Tiergarten bei Berlin, den Hydepark in London, obwohl letzterer seiner umbauten Lage wegen noch am meisten die Bezeichnung eines Stadtparks im engeren Sinne verdienen möchte.

Bevor wir noch andere, besonderen städtischen Zwecken gewidmete Gartenanlagen schildern, wäre mit Nachdruck auf die Notwendigkeit hinzuweisen, namentlich für die größeren Städte Kinderspielplätze einzurichten, die eigens für diesen Gebrauch bestimmt wären. Derartige Plätze müßten zwar dem Strome des Verkehrs entrückt, aber doch nahe genug den Stadtvierteln gelegen sein, um sie in kürzester Zeit von den Wohnungen aus erreichen zu können. Von Fahrstraßen durchquerte Plätze würden sich durchaus nicht zum Aufenthalte von Kindern eignen; auch sind aus demselben Grunde die baumbestandenen Mittelpromenaden unserer beliebten modernen Prachtstraßen für diesen Gebrauch nicht zu benutzen, wie man denn tatsächlich wenig Kinder darauf antrifft. Wenn für irgend was, so wären die in England und auch in Frankreich sogenannten Squares, zwar landschaftlich ohne Bedeutung für das Stadtbild, aber doch als vom Straßengewühl abgesonderte kleine Plätze, sehr geeignet für die Kinder bestimmt zu werden, wie es namentlich in Paris vielfach mit Erfolg durchgeführt ist. Eine monumentale bauliche Umgebung ist für diese bescheidenen lauschigen Plätze nicht gerade erforderlich. Aber vielleicht wäre es eine dankbare Aufgabe, die bei uns aufgekommenen Laubenkolonien, die selbst den weniger Bemittelten den Naturgenuß näher rücken, mit Kinderspielplätzen zu verbinden.

Eine hervorragende Bedeutung hat die landschaftliche Ausgestaltung der städtischen Friedhöfe. Der stille Zauber der Dorfkirchhöfe mit ihrer in der Regel einsam stehenden mächtigen Linde ist in den großbemessenen Stadtfriedhöfen überhaupt nicht zu erreichen, muß aber möglichst durch kunstmäßige Anlagen ersetzt werden. Der bekannte Cimetière du Père Lachaise in Paris ist in dieser Art kein Muster; er ist zu dicht mit monumental ausgebildeten Grabstätten überdeckt, um noch viel Raum zur Entfaltung landschaftlicher Reize zu gewähren. Vorteilhaft wirkt bei ihm das Aufsteigen des Bodens von der Eingangs- nach der Hinterseite, da hierdurch wenigstens ein malerisch wirkender Überblick von der Höhe aus ermöglicht wird. — Unter den deutschen Städten behauptet München den Vorrang in Bezug auf künstlerisch monumental und landschaftlich ausgebildete Friedhöfe. Der östliche Friedhof in München (vergl. M. v. Lasser, München 1902) ist nicht allein durch seine großartige, reichgeschmückte Kuppelhalle für die Trauerversammlungen und die ebenso zweckmäßig wie monumental durchgebildeten Leichenhallen, beides Schöpfungen Hans Grässels, bemerkenswert, sondern auch durch die landschaftliche Behandlung des Gräberfeldes. Der erste Abschnitt des Friedhofs enthält Grabstätten gewöhnlicher Art, aber der zweite Abschnitt ist als Landschaftsgarten mit geschwungenen Wegen, Baumalleen und Gruppenpflanzungen, welche die Mitte der Abteilungen ausfüllen, angelegt, und verbindet sich mit einem großen freien Platze vor dem Leichenhause, der an der inneren Linie von Ehrenbegräbnisplätzen umsäumt wird, vor denen Kugelakazien die einzelnen Abteilungen begleiten, während hochstämmige Eichen und Unterholz den Hintergrund bilden. Die Fläche des Platzes wird durch Blumenbeete, steinerne Blumentröge und Vasen noch mehr geschmückt. Längs der Friedhofsmauer erstrecken sich Einzelgrüfte, und dahinter ist eine die Mauer verdeckende, durchlaufende Tujahecke angepflanzt. Der dritte Abschnitt ist zu einer quer über den ganzen Friedhof gehenden Erdterrasse mit Grabreihen benutzt, welche von Fontänen, Wasserfällen und Ruheplätzen unterbrochen werden. Das leise Murmeln strömenden Wassers erhöht den friedlich weihevollen Eindruck der ernsten Stätte. Von diesem Haine des Todes in München darf wohl gesagt werden, daß er in vorzüglich geschickter Weise das architektonische Element mit dem landschaftlichen vereinigt. — Der Entwurf eines Südwestfriedhofes bei Düsseldorf, von Chr. H. Roselius in Bremen, wie er auf der Düsseldorfer Ausstellung durch Zeichnungen vertreten war (Abbildg. a und b auf Tafel 45), sucht wie der Münchener Friedhof, wenn auch in viel kleineren Abmessungen, die geometrisch geplante Umgebung einer Begräbniskapelle mit den den übrigen Raum einnehmenden freien parkartigen Anlagen zu verbinden. Es hat aber doch den Anschein, als ob einer der wichtigsten Forderungen für die Einrichtung moderner Friedhöfe, die möglichste Ausnutzung des gegebenen Raumes zu gewährleisten, in dem vorliegenden Plane zu wenig Rechnung getragen sei.

Abb. 2.

Gartenarchitekt: R. Hoemann, Düsseldorf.

Abb. 3.

Für die Gesellschaftshäuser der großen, nicht minder der kleinen Kur- und Badeorte bildet die Umgebung mit Gartenanlagen eine notwendige Zugabe, die indes wegen der in der Regel freien Lage dieser Gebäude meist den Charakter eines ausgedehnten Parks gewinnt. Immerhin wird für die nähere Umgebung der Gebäude eine stilisierte Behandlung am geeignetsten sein, der sich weiterhin eine freiere landschaftlich bewegte Gestaltung des Parks anschließen mag. Die von dem Gartenarchitekten R. Hoemann in Düsseldorf entworfene Konzertgarten - Anlage für Bad Oeynhausen erinnert durch die Kaskaden - Anlage einigermaßen an die Wasserkünste von Wilhelmshöhe oder St. Cloud (Abbildung 2 und 3 im Texte). Der Konzertgarten wird durch zwei getrennte Terrassen gebildet; auf der oberen sind in seitlich halbrund vorspringenden Ausbauten zwei Springbrunnen angeordnet, und auf dem Absatze der nach unten führenden breiten Freitreppe erhebt sich der Musikpavillon, durch seine Stellung geeignet, die Musik nach beiden Terrassen hin hörbar zu machen, aber eben deswegen einer besonderen Resonanzfläche entbehrend. Die untere, beiderseits im Halbrund abgeschlossene Terrasse, durch zwei Leuchtfontänen geschmückt, wird nach unten in einer langgestreckten Kaskadenreihe fortgesetzt. Allerdings bringt das Zusammentreffen der schräg ansteigenden Kaskadenlinie mit der oberen wagerechten Fläche der Terrasse eine plastisch unschöne Wirkung hervor, und hätte es einer architektonischen Vermittelung bedurft. Die Seitenwände des ganzen architektonisch stilisierten Gartenteils sind von Laubengängen eingefaßt, die zum schattigen Aufenthalt der Kurgäste und zur Vermittelung des Fahrstuhlverkehrs dienen. Mit diesen Laubengängen verbinden sich in verschiedener Höhenlage des gleichmäßig nach dem Kurhause zu steigenden Bodens die gebogenen Wege des ausgedehnten Landschaftsparks.

Mindestens in dieselbe Kategorie mit den Gärten der öffentlichen Gebäude, wenn auch ähnlich den Kurhausgärten ihrer Bestimmung nach den Vergnügungsstätten näher stehend, gehören die Ausstellungsparks, wie sie beispielsweise im vorigen Jahre in Düsseldorf und Dresden zur Ausführung gekommen waren.

Der Düsseldorfer Park wurde bereits in Heft 8 des „Städtebau" durch Prof. Th. Goecke in seinen Hauptzügen geschildert und kann deshalb an dieser Stelle übergangen werden. Der Dresdener Ausstellungsgarten, vom Architekten Kreis entworfen, zeigte eine strenge Stilisierung durch die Bepflanzung mit geradlinig und kreisförmig gestellten Baumreihen, sowie mit hinteren von Pavillonbauten

unterbrochenen Laubengängen, welche sich an der einen Seite hinzogen. In der Mittelaxe der Anlage traf man auf einen Grottenbau, in Verbindung mit Wasser, das in zwei abgestufte Becken und endlich über die Muschel eines Putto in ein weites Becken fiel. Ein umgebendes Halbrund war mit Sitzbänken versehen, außerdem waren überall Statuen und leuchtende Blumenbeete verteilt, so daß der Garten, der infolge der stilisierten Anordnung größer erschien als er in Wirklichkeit war, einen behaglichen stimmungsvollen Aufenthaltsort bot.

Es wäre nun noch ein Wort über die Anlage der Hausgärten zu sagen, die doch besonders unseren Vorstadtvillen erst ihren intimen Charakter verleihen und deren unentbehrliches Zubehör bilden. Wenn irgendwo, so ist in diesen Gärten von meist kleineren Abmessungen die Stilisierung in Plan und Bepflanzung geboten, da es sich um ein Anschmiegen des Gartens an den baulichen Mittelpunkt, um eine Fortsetzung der inneren Wohnräume in der freien Natur handelt. Ohne deshalb in Starrheit verfallen zu müssen, mögen in nächster Nähe des Gebäudes Teppichbeete auf Terrassen, Heckenwege und Lauben ihren Platz finden und allmählich den Übergang in freie landschaftliche Bildungen vorbereiten. Jedenfalls wäre jedoch die spielerische Verwendung englischer Gartenkunst auf kleinen Flächen zu vermeiden. — Das Beispiel eines durchweg stilisierten Hausgartens hatte Prof. Behrens auf der Düsseldorfer Gartenausstellung in einer ansprechenden Ausführung zur Anschauung gebracht (vergl. Tafel 8 in No. 1 d. Jahrg.), allerdings abends durch die elektrische Beleuchtung in seiner traulichen Wirkung beeinträchtigt. Die architektonische Gliederung der Umgebung eines Hauses machte sich eindringlich in den geschorenen Lindenreihen, den Hecken, den abgerundeten Lauben, überhaupt in dem geometrischen Zuschnitt des Ganzen geltend. Die Marmorbänke an den Wegen, das eingebaute Aquarium, der Abschluß des Gartens durch eine Pergola und endlich die Bereicherung der Bepflanzung durch ausländische Sträucher und Blumen waren nur geeignet, den Eindruck des Kunstmäßigen zu verstärken.

Die hohe soziale Bedeutung der Gartenkunst für öffentliche und private Zwecke dürfte wohl allseitig als erwiesen anzunehmen sein; es bliebe nur für ihre Anwendung ein vertrauteres Zusammenarbeiten zwischen Architekten und Gartenkünstlern zu wünschen übrig, um den neueren deutschen Gartenstil überall, frei von fremden Einflüssen, erfolgreich zur Geltung zu bringen.

BERGE UND WASSERLÄUFE IM BEBAUUNGSGEBIETE DER STÄDTE.

Von H. CHR. NUSSBAUM, Hannover.

(Schluß aus Heft 5.)

Querstraßen zwischen den Hangstraßen anzuordnen, ist nur dort von Nutzen, wo es sich um sanft geneigte Halden handelt, weil an steileren Hängen das Bauland durch die Hangstraßen vollständig ausgenutzt werden kann und die Querstraßen zu Verkehrserleichterungen nur wenig zu dienen vermögen. Ihre Anlage bedeutet daher an Hängen von irgend erheblicher Neigung eine Verteuerung der Geländeerschließung. An sanft geneigten Halden wird meist das Gegenteil erreicht werden können, weil die Querstraßen nur einer sehr geringen Verkehrsbreite bedürfen, beste Ansiedlungsgelegenheit in ruhiger, staubfreierer Lage bieten und beiderseitige Bebauung zulassen.

Für die Querstraßen tritt die hygienische Bedeutung der Vorgärten in ihr Recht, auf preiswerte Weise einen für den Tageslichteinfall ausreichenden Gebäudeabstand schaffen zu können. Die Vorgärten müssen hier sogar eine im Verhältnis zur Gebäudehöhe große Tiefe erhalten, weil die Straßenbreite aus dem eben angeführten Grunde gering zu bemessen ist. Über 8 m wird sie nur in Ausnahmefällen betragen müssen. Der für das betreffende Ortsklima im Verhältnis zur Haushöhe wünschenswerte Gebäudeabstand ergibt dann die erforderliche Vorgartentiefe.

Wichtig ist es für diese Querstraßen, daß sie in ausreichend starken, dem Gelände sich anschmiegenden Kurven bergaufwärts geführt werden, damit sie eine für leichten Wagenverkehr noch geeignete Neigung erhalten. Zugleich entsteht hierdurch eine gefällige Erscheinung des Straßenbildes, die an den Ecken zu packender Wirkung gesteigert werden kann.

An Flachhängen werden einige dieser Straßen zweckmäßig zu Hauptverkehrsadern gestaltet, weil sie den nächsten Weg vom Tal zum Gipfel bilden. Sie bedürfen dann einer entsprechenden Breite sowie einer besonders sorgfältigen Führung, während die Abmessungen der Hangstraßen gering gewählt werden können. Die Geländeerschließung wird hierdurch unter Umständen mit einem Mindestmaß an Kosten bewerkstelligt und es gewinnen die Hangstraßen durch die Verkehrsruhe für manche Ansiedler an Wert.

An steileren Hängen, welche die Anlage von Querstraßen nicht mehr vorteilhaft erscheinen lassen, wird es sich unter Umständen empfehlen, einen oder einige Fußwege zwischen den Hangstraßen emporzuführen, die eine raschere Ersteigung des Gipfels ermöglichen und namentlich einen Weg darstellen, auf dem man das Tal in kürzester Frist zu erreichen vermag. Besonders dann, wenn der oberste Hangstreifen als öffentlicher Park ausgebildet wird, ist dieses Vorgehen ratsam. Die Wegeführung ist dann derart auszumitteln, daß sie das Aufwärtsschreiten noch ohne übermäßige Kraftanstrengung zuläßt, den Talweg zu einem ebenfalls bequemen aber möglichst kurzen macht.

Der oberste Hangstreifen eignet sich außer zum „Stadtpark“ besonders gut zur Aufteilung für Kaffehaus- und Gasthausgärten, kann aber auch zur einen Hälfte als Rückgarten der obersten Hanghäuser, zur andern Hälfte als Vorgarten für die Gipfelrandgebäude dienen, der dann einen parkartigen Charakter erhält und die vornehme Erscheinung dieser für das Stadtbild bedeutsamsten Bauwerke zu steigern vermag. Je unregelmäßiger die Grundform

dieser Gärten sich anordnen läßt, um so besser ist es für das Gesamtbild. Unter Umständen wird die vielgestaltige Art der Grundstückgrenzen willkommene Gelegenheit zu einer derartigen Ausbildung des „Hangparks“ bieten. Jeder Versuch einer Begradigung dieser Grenzen würde jedenfalls zum Schaden der Bergerscheinung ausfallen.

II. Die Behandlung der Wasserläufe und Wasserbecken im Bebauungsplan der Städte.

Die das Weichbild der Städte kreuzenden Wasserzüge sind im vergangenen Jahrhundert vielerorts in geradezu unverständlicher Weise vernachlässigt. Zwischen den Rückseiten der Grundstücke führen sie den größeren Teil ihrer spiegelnden Fläche ungesehen oder nur von wenigen Anwohnern beachtet dahin, während sie berufen wären, dem Stadtbilde den denkbar höchsten Reiz zu verleihen, wie es Dresden unvergleichlich vor Augen führt, wenn der Blick von der Brühlschen Terrasse über die Elbufer schweift. Dieses Beispiel zeigt zugleich, daß unter günstigen Geländeverhältnissen selbst ausgedehnte Verkehrsanlagen am Ufer der schiffbaren Ströme gewonnen werden können, ohne den Reiz des Stadtbildes zu beeinträchtigen oder den Bewohnern genußreiche Promenaden zu verkümmern.

Als Grundsatz sollte es daher gelten, innerhalb sämtlicher Wohngebiete die Ufer der kleinen wie der großen Wasserläufe und sonstigen Wasserflächen von der Bebauung beiderseits bezw. ringsum so weit freizulassen, daß sowohl Parkstreifen oder Promenaden wie Verkehrsanlagen von angemessener Breite zwischen ihnen und den nur einerseits mit Gebäuden zu besetzenden Uferstraßen gewonnen werden können.

Dabei sollen die Uferstraßen dem Wasserlaufe oder dem Wasserbecken nur soweit sich anschmiegen, wie es für den Verkehr und die beste Geländeerschließung richtig erscheint, damit die Parkstreifen eine abwechslungsreiche Gestalt von verschiedenartiger Breite erhalten. Nicht aber darf man in den Fehler der Bebauungspläne aus den letzten 20 Jahren des vorigen Jahrhunderts verfallen, die in der Regel eine vollständige Begradigung des von der Uferstraße begrenzten Geländeabschnitts aufweisen, ohne dadurch auch nur den geringsten Vorteil für die Lage der Grundstückgrenzen zur Straße oder für die Baulanderschließung aufzuweisen, während diese beklagenswerten Eingriffe in die Natur zu trostlosen Zerrbildern der Städtebaukunst geführt haben.

Ein vollständiges Anschmiegen der Uferstraßenführung an die Grundstückformen und Grenzen bei ausreichender Wahrung der Verkehrsinteressen führt in der Regel zugleich zu den reizvollsten Lösungen für den Uferpark, weil seine Formen ungezwungen und abwechslungsreich bleiben.

Der gleiche Erfolg wird meist erreicht, wenn man die dem Überschwemmungsgebiet zugehörigen Geländeabschnitte dem Park überläßt, die Uferstraße aber so führt, daß sie selbst und die von ihr der Erbauung erschlossenen Grundstücke vor Überflutung gesichert sind, falls das Ufergelände die hierzu erforderliche Erhebung aufweist. Man vermag hierdurch häufig umfangreiche Erdarbeiten und Böschungsbefestigungen zu vermeiden, deren Minderkosten die Mehraufwendung für das Parkland vollständig ausgleichen.

Auch hier führt in der Regel die Erzielung größter Zweckmäßigkeit im Grundplane zur höchsten künstlerischen Vollendung des Aufbaues, während die naheliegende aber wenig durchdachte Planung der Straßen parallel zum Ufer oder als Begradigung desselben im späteren Aufbaue die Gedankenarmut des Verfassers in seiner Öde nur allzudeutlich erkennen läßt.

In den Geschäftsvierteln und Gewerbegebieten ist die Sachlage eine andere. Hier treten Nützlichkeitserfordernisse anderer Art in den Vordergrund, welche es in der Regel werden zweckmäßig erscheinen lassen, die Grundstücke mit ihrer Rückseite unmittelbar an die Ufer der Wasserläufe heranzuführen, um sie für Verkehrszwecke vollkommen ausnutzen zu können. Ihnen gegenüber dürften Ansprüche ästhetischer Art zumeist in den Hintergrund treten, namentlich in den Gewerbegebieten, deren wenig erfreuliche Bilder auch durch eine reizvolle Gestaltung der Wasserzüge kaum wesentlich gewinnen würden. Im Geschäftsviertel geben dagegen die häufigen Kreuzungen der Straßen mit den Wasserläufen ausreichend Gelegenheit zu künstlerisch hervorragenden Gestaltungen, und ihre Hafen- oder Kaianlagen vermögen bei richtiger Durchbildung ganz wesentlich dazu beizutragen, die Erscheinung der Wasserzüge und Wasserbecken zu einer reizvollen oder würdigen zu machen. Nahe den Verkehrsmittelpunkten, Markthallen und Viehhöfen wird das letztere der Fall sein, während sonst häufig Warenlager und Werkstätten unmittelbar an den Ufern errichtet werden dürften, um den Warenverkehr auf billigstem Wege zu ihnen leiten zu können. Im Gewerbeviertel werden im allgemeinen zu dem gleichen Zweck die Höfe an die Wasserflächen gelegt werden, deren Krahne und Gleisanlagen die Beförderung der Waren vom und zum Schiff übernehmen.

Die Parkstreifen, welche mit ihren Wegen an den beiderseitigen Ufern der Wasserläufe sich entlang ziehen, vermögen den Bürgern nicht nur zum Ergehen, zur Erholung und zur Augenweide zu dienen, sondern bilden zugleich die von der Natur gegebenen Zugangsstraßen für die Umgebung der Stadt, deren etwaige Naturschönheit sie in reizvollster Weise erschließen. Ferner werden sie in der Regel Anregung bieten zur Errichtung von Landsitzen an den Uferstraßen und in ihrer nahen Umgebung, welche die Stadt allmählich mit den Nachbarorten oder Dörfern verbinden.

Solche Gebiete sollen daher im allgemeinen von vornherein zum Landhausviertel erklärt werden, und es wird sich zumeist empfehlen, an den Uferstraßen und in ihrer nächsten Nähe außer dem rings freiliegenden Haus nur die „künstlerisch“ oder malerisch ausgebildete Gebäudegruppe zu dulden, damit dem Reize dieser Geländestreifen nicht durch ihre Bebauung Eintracht zugefügt werden kann und der Blick auf die Ufer möglichst frei erhalten wird.

Geländeeigentümlichkeiten können jedoch Ausnahmen von dieser Grundregel am Platze erscheinen lassen, z. B. dort, wo das Ufer in mehreren Terrassen sich aufbaut, deren ebenes Hinterland für die Erscheinung des Bildes nicht mehr oder wenig in Betracht kommt, während seine Lage zur Stadt auf eine starke Ausnutzung als Bauland hinweist. Vielfach wird derartiges Hinterland auch zur Erschließung für bescheidene Familienhäuser eine willkommene Gelegenheit bieten, die in größeren Gruppen, in Reihen oder in rings geschlossen umbauten Blöcken errichtet werden müssen, um sie preiswert halten und zweckentsprechend gestalten zu können. Unter Umständen wird

auch der Sturmanfall für derartiges hochgelegenes Gelände eine geschlossene Bebauung als allein zweckentsprechend erscheinen lassen.

Für die Ausbildung der Parkstreifen kommen drei Hauptgesichtspunkte in Betracht. Erstens will man den Wasserlauf von möglichst vielen Punkten aus überblicken können, und seine spiegelnde Fläche soll allseitig zur Wirkung gelangen. Zweitens braucht man schattige Wege, die an Sommertagen im Vereine mit der bewegten Wasserfläche Kühlung bieten, zum Aufenthalt, zumWandern und zum Ergehen einladen. Drittens sind von Baumschlag freie oder nur wenig unterbrochene Wege ein Erfordernis, um an schwülen Sommerabenden Erquickung in der Nähe der Flußufer finden zu können. Zumeist wird für sie eine hohe Lage dienlich sein, weil die Luftbewegung dadurch verstärkt wird und Schutz vor der Mückenplage geboten ist, die abends in nächster Nähe der Ufer andernfalls recht arg auszufallen vermag.

Jene drei zum Teil sich entgegenstehenden Ansprüche werden dadurch am ehesten vereint sich lösen lassen, daß man das eine Flußufer als Wiesenfläche ausbildet, die nur durch einzelne Baumgruppen, niederes Buschwerk u. a. abwechslungsreich und wirkungsvoll gestaltet wird, während der gegenüberliegende Parkstreifen eine dem Wald ähnliche Durchbildung erfährt, dessen geschlossene Bestände in unmittelbarer Nähe des Ufers von Zeit zu Zeit durch Aussichtspunkte, freie Terrassen u. dergl. unterbrochen werden. Der Hauptweg zieht sich aber besser im Baumschatten seitlich hin.

Im Einzelfalle wird selbstverständlich die Eigenart des Geländes stets volle Berücksichtigung erheischen und bald geringe, bald stärkere Abweichungen von diesen Grundregeln erforderlich machen.

So wird man am Ufer sich hinziehende Terrassen an ihren Hängen bewalden, während auf ihrer Höhe ein Weg frei sich hinziehen soll, um volle Aussicht zu gewähren. Er ist an schwülen Sommerabenden besonders geeignet, die ersehnte Kühlung zu gewähren, kann aber an seiner dem Ufer abgekehrten Seite von Baumwuchs umsäumt werden, ohne in jener Eigenschaft Einbuße zu erleiden.

Dagegen wird man Überschwemmungsgebiete hauptsächlich als Wiesenflächen ausbilden und sie nur durch einzelne Baumgruppen, Weidenbuschwerk u. dergl. beleben, um die befruchtende Wirkung des Flußschlammes ausnützen und die Wiesen im Winter als Eisfläche benutzen zu können. Die hierzu erforderlichen Staubäche werden zur Belebung der Flächen einen willkommenen Beitrag liefern.

Steht der Stadt nur das eine Flußufer zur Verfügung oder ist hier ein Überschwemmungsgebiet von ausreichender Breite vorhanden, dem die erforderlichen Wege und schattenspendenden Bestände durch Hochlegen sich abgewinnen lassen, dann darf zur Not das gegenüberliegende Ufer auch als Rückgarten der Anwohner dienen. Doch ist für ihre Häuser möglichst die offene Bebauung zur Durchführung zu bringen und baupolizeilich festzusetzen, daß ein Uferstreifen von ausreichender Breite, z. B. gleich der doppelten Gebäudehöhe oder die halbe Grundstücktiefe von jeder Bebauung frei bleiben muß. Auszunehmen sind von dieser Bestimmung natürlich kleine Bauwerke, die zur Verschönerung des Ufers bestimmt sind oder beizutragen vermögen, wie Terrassen, Freitreppen, Gartenhäuschen oder Kahnhäuschen, Denkmale und dergl. Im übrigen ist parkartige Durchbildung von diesem Uferstreifen zu fordern.

Ein Vorzug der letzteren Uferausbeutung liegt in der Ersparnis der Kosten einer zweiten Uferstraße und des Fortfalls der von ihr ausgehenden für die Wirkung des Parks und für seine Besucher schädlichen Staubbildung. Die erst jenseits der Häuser geführte Straße dient dem Verkehr in gleich guter Weise, ihre Kosten lassen sich auf beiderseitige Anlieger verteilen und ihr Staub trifft den Uferpark nicht mehr, weil Gebäude, Gärten und Wasserfläche eine Trennung bilden, welche als Staubschutz selbst unter ungünstigen Ortsverhältnissen ausreichen wird. Dagegen geht ihr der Reiz verloren, den eine nur einseitig bebaute Uferstraße den auf ihr Verkehrenden bietet. Auch breite Gebäudewiche, die Ausblick auf die Wasserfläche und den Uferpark gestatten, vermögen ihn nicht zurückzugewinnen, sondern nur einen schwachen Ersatz seines Verlustes zu gewähren.

Je nach dem Reize des Geländes, seinem Geldwert, dem Mangel oder dem Überfluß an Straßen und Wegen, die Augenweide bieten, wird bald die eine, bald die andere Ausbildung den Vorzug erhalten. Im allgemeinen empfiehlt sich aber die Erfüllung der oben gegebenen Grundregel, beide Uferseiten als öffentlichen Park den Bürgern zu erhalten und sie als reizvolle Zugangswege zur Stadtumgebung auszunützen. Je größer die Stadt wird, um so wertvoller dürfte die Gestaltung für ihre Erscheinung, für das Wohlbefinden und das Wohlbehagen ihrer Bürger werden. Fehler, welche die Mittelstadt oder die Vororte nach dieser Richtung begehen, dürfte die Großstadt zu beklagen haben, die aus der ersteren sich entwickelt oder die letzteren in ihr Weichbild aufnimmt.

WIEDERAUFBAU DER SCHAFGASSE ZU HERBORN.

Von LUDWIG HOFMANN, Herborn.

In dem Landstädtchen Herborn (dem Geburts- und Wohnorte des Verfassers), das neben Resten der mittelalterlichen Stadtbefestigung noch eine größere Anzahl von Gebäuden aus dem 16. und 17. Jahrhundert von künstlerischem Reize besitzt, hatten größere Brände am 18. August v. J. einen Baublock freigelegt, der sich an der östlichen Stadtmauerseite entlang zieht und von einer untergeordneten, dem Zuge der Mauer folgenden Straße, der Schafgasse, begrenzt wird (vergl. den Lageplan auf Tafel 46). Die abgebrannten Gebäude sind meist Scheunen gewesen, aber auch kleinere Wohnhäuser, die hier und da wohlerhaltene Arbeiten aus früherer Zeit gezeigt hatten.

In der Mitte der Brandstätte steht ein alter Turm, durch dessen enge Öffnung eine Straße hindurchführte; ebenso werden die beiderseits anschließenden Mauerteile am Ende von Türmen flankiert.

Wie war nun die Neubebauung vorzubereiten? Zunächst handelte es sich darum, zweckentsprechende Bauplätze und Straßenzüge zu schaffen und diese mit den vorhandenen Straßenmündungen und den zu erhaltenden Türmen in organischen Zusammenhang zu bringen. Sodann war Bedacht darauf zu nehmen, daß innerhalb der Fluchtlinien und Grundstücksgrenzen wieder Hauswesen entstehen könnten, die dem Bedürfnisse der neubauenden Bewohner entsprechen. Schließlich — und das war das Schwierigste — sollte der gesammten Neuschöpfung ein einheitliches Gepräge gegeben werden, das nicht allein künstlerischen Ansprüchen genügt, sondern auch ein würdiges Gegenstück zu den Straßenbildern abgibt, die der Stadt zum Glück noch erhalten sind.

Nach diesem Programm sind die hier mitgeteilten Vorschläge (siehe Tafel 47) gemacht worden, die vom Altertumsvereine der Stadt und von der Königl. Regierung zu Wiesbaden unterstützt wurden. Wenn auch von der Stadtmauer selbst nicht viel erhalten bleibt und man damit rechnen mußte, daß sich die Bebauung der Hausgrundstücke vielfach anders gestalten wird, so sind doch die Straßenlinien und die Platzanlagen an den drei Türmen nach jenen Vorschlägen festgelegt worden.

Der Turm des Schaubildes A ist wieder durch einen Helm ergänzt worden und auch zur Wiederherstellung des Mittelturmes (auf dem Schaubilde B) werden im Auftrage der Königl. Regierung unter stiller Mitwirkung des Verfassers Pläne ausgearbeitet. Inzwischen ist auch die Brandstätte wieder bebaut worden und zwar mit vereinzelten kleinen Wohnhäusern, leider mit empfindlichen Fehlgriffen. Ob sich die Straßenfront mit der Zeit noch schließen wird, läßt sich nicht voraussehen. Da fast jedes Grundstück an der Rückgrenze ein Wirtschaftsgebäude erhalten hat, und auch der Abbruch der Stadtmauer sich trotz aller Bemühungen, Vorträge und Zeitungskämpfe unter der Ungunst der städtischen Verwaltung nicht mehr hatte aufhalten lassen, so ist das gegenwärtige Bild allerdings ein recht unbefriedigendes. Immerhin bleibt es ein Trost, daß wenigstens die im Bebauungsplane festgelegten Fluchtlinien gesichert und die alten Stadttürme erhalten worden sind.

ZUR ABWEHR!

Die im 4. Heft dieser Zeitschrift auf Seite 52/53 erschienene Entgegnung des Herrn Geheimen Baurats Dr. Ing. J. Stübben, den Bebauungsplan des südlichen Teiles der Stadt Flensburg betreffend, enthält so viele Irrtümer, daß eine Richtigstellung notwendig erscheint.

Stübben spricht von dem großen Mühlenteiche als von einem „bisher von hohen schattigen Hängen und freundlichen Spaziergängen umgebenen See“, den er als „das Auge der Landschaft“ bezeichnet. In Wirklichkeit bieten aber die kahlen, unbewaldeten Hügel der Umgebung des Teichbeckens, mit Ausnahme eines mit Bäumen alleemäßig bepflanzten Fußweges am westlichen Hange, keinen Schatten dar. Sie sind mit Getreidefeldern und mit Gärten der in dem benachbarten Arbeiterviertel wohnenden Leute bedeckt. Ein nennenswerter Baumwuchs ist nirgends vorhanden und höchstens kann hier und da von einigem Gestrüpp die Rede sein.

Stübben sagt am Schluß seiner Ausführungen:

> „Aber auch Henricis Entwurf hat die Eigentümerin nicht etwa den städtischen Behörden zur Ausführung angeboten, sondern sie hat in dem Widerstreben gegen die auf möglichste Erhaltung einer landschaftlichen Schönheit gerichtete Absicht des Magistrates es vorgezogen, den See größtenteils zuzuschütten und völlig trocken zu legen. Übrig geblieben ist nur eine von einem Entwässerungsgraben durchzogene Wiese, die von der Besitzerin durch Schuttabladung aufgehöht wird. Um Zuschüttungsboden zu gewinnen, sind seitliche Anhöhen, darunter namentlich der von C. Gurlitt hervorgehobene Bergkopf, abgetragen worden. An die Stelle eines lachenden Landschaftsbildes ist eine Wüste getreten“.

Diese Äußerungen widersprechen vollkommen den Tatsachen.

1. Das Angebot des Henricischen Entwurfes ist tatsächlich im April 1902 erfolgt. — Die Schrift, mit welcher die Firma R. den Bebauungsplan von Henrici der Stadt überreichte, schließt mit folgendem Satze:

> „Wenn die Stadt sich mit diesem Entwurf einverstanden erklärt, die Festlegung desselben bewirken und anerkennen will, daß ich, meine etwaigen Mitbesitzer oder Besitznachfolger dauernd den ungehinderten und freien Abfluß aller Wässer genießen sollen, die von meinem jetzigen Grundbesitz kommen, dann bin ich bereit, unter Vorbehalt einiger unbedeutender Nebenbedingungen auch auf meine sämtlichen Gerechtsame und Privatrechte zu Gunsten der Stadt zu verzichten“.

(Die Nebenbedingungen, welche die Firma R. bei ihrem Angebot des Henricischen Entwurfes machte, waren durch Meinungsverschiedenheiten über die Ableitung von privaten und öffentlichen Abwässern verursacht.)

2. Der von C. Gurlitt hervorgehobene Bergkopf ist bereits im März 1901, also noch ehe Stübben seinen Entwurf fertiggestellt und abgeliefert hatte, abgetragen gewesen.

3. Zu den weiteren Zuschüttungen ist nicht ein Sandkorn von den seitlichen Hängen benutzt worden.

4. Die Zuschüttung ist noch nicht soweit vorgeschritten, wie Stübben sie nach seinem eigenen Plane erlauben will. Die „an die Stelle eines lachenden Landschaftsbildes getretene Wüste“ hätte vorübergehend, also auch unter Zugrundelegung des Stübbenschen Entwurfes entstehen müssen.

Der Versuch, die Firma R. für die „Verwüstung der Gegend“ verantwortlich zu machen, muß mit aller Entschiedenheit zurückgewiesen werden.

Die Firma hat wiederholt der Stadt die Absicht zur Trockenlegung des für ihren Wassermühlenbetrieb fast

wertlosen, in seiner Bestanderhaltung aber sehr kostspieligen Teiches rechtzeitig mitgeteilt. Die Trockenlegung ist erst dann erfolgt, nachdem von der Stadt — nach monatelangen Verhandlungen über den Stübbenschen und Henricischen Bebauungsplan — erklärt war, daß seitens der Stadt die Festlegung eines Fluchtlinienplanes bezw. Bebauungsplanes für das Teichgelände im öffentlichen Interesse z. Zt. überhaupt nicht gewünscht werde! — Durch diese bündige Erklärung sind die Verhandlungen vom Magistrat, nicht aber von der Eigentümerin abgebrochen worden.

Die Wiederherstellung des Teiches ist zu jeder Zeit möglich. Sie ist ausschließlich abhängig von dem Willen und dem Entgegenkommen der Stadt sowie ihres mutmaßlichen Beraters in Bebauungssachen, des Herrn Stübben, dem der Beweis wohl schwerlich gelingen dürfte, daß der von der Firma R. der Stadt angebotene Henricische Bebauungsplan die landschaftlichen Reize des Mühlenteichgeländes weniger liebevoll behandle als der Stübbensche.

Ernst Kallsen
als bevollmächt. Vertreter der Firma N. Ringe in Flensburg.

Erwiderung.

Ich halte meine Angaben in vollem Umfange aufrecht. Soweit sie nicht auf eigener Kenntnis beruhen, stützen sie sich auf ausdrückliche Mitteilungen der Stadtverwaltung. Wäre der See nicht aus freien Stücken von der Eigentümerin vernichtet worden, so brauchte er nicht wiederhergestellt zu werden. Im übrigen ist diese Zeitschrift kaum der geeignete Ort zur Auseinandersetzung mit einer Grundbesitzerfirma, die, wie es häufig vorkommt, ihr Gelände stärker ausschlachten möchte, als es von der zuständigen Behörde für statthaft erachtet wird.

J. Stübben.

Nachdem die kurze Erwiderung auf Wunsch unveränderte Aufnahme gefunden hat, ist das Interesse der Zeitschrift an dieser Sache erschöpft.

Die Schriftleitung.

NEUE BÜCHER.

Besprochen von THEODOR GOECKE, Berlin.

DIE TÄTIGKEIT DER STADT ULM A. D. AUF DEM GEBIETE DER WOHNUNGSFÜRSORGE. Für Arbeiter und Bedienstete, (Häuser zum Eigen-Erwerb). Von Oberbürgermeister Wagner, 1903. Druck und Verlag von J. Ebener, Ulm a. D.

Die Stadtgemeinde Ulm betreibt bereits seit einer Reihe von Jahren, — und damit steht sie in Deutschland fast einzig da, — den Bau von Arbeiterwohnungen zum eigenen Erwerb unter Beschränkung des Rechtes der Wiederveräußerung, und somit unter Ausschluß der Spekulation nach einem Systeme, das mit seinen Erfolgen in der obengenannten Schrift dargestellt wird. Die Wohnungsnot hatte zunächst zur Erbauung eines Hauses für städtische Beamte, dann zur Begründung eines Wohnungsvereins geführt, der bei aller Unterstützung durch die Gemeinde, aus Mangel an Kapital jedoch nicht Arbeiterwohnungen genug beschaffen konnte, so daß die Gemeinde selber zum Bau von Häusern überging und zwar für Arbeiter und Beamte zum Eigenerwerb. Die Zahl der so entstandenen Häuser beträgt schon 65.

Die Schrift teilt nun auf 2 Tafeln Schaubilder von den Häusern des Wohnungsvereins, auf 3 weiteren Tafeln Schaubilder der Arbeiter-Eigenhäuser nebst einer Gesamtansicht des damit geschaffenen Stadtteiles, sowie im Text zahlreiche Grundrisse und Ansichten mit. Ein Schaubild der Stadt Ulm nebst Lageplan vervollständigt die Abbildungen in willkommener Weise. Der Verfasser schildert ferner die Beschaffung der Geldmittel, die Tilgung der Schulden durch die Hauseigentümer, die Sterblichkeitsverhältnisse in den Arbeitervierteln usw. und gibt dann in den Kapiteln 8 und 12 eine interessante Abhandlung über städtische Bodenpolitik auf Grund der in Ulm gesammelten Erfahrungen nebst den Bedenken und Einwendungen, die gewöhnlich gegen den Wohnungsbau und besonders gegen den des Eigenhauses erhoben werden. Allen, die praktisch in der Wohnungsfürsorge tätig sind, besonders aber denen, die bisher noch zweifelten, ob der zu Ulm eingeschlagene Weg ein richtiger sei, kann das Studium dieses Büchleins sehr warm empfohlen werden.

DER MAGISTRATSENTWURF EINER NEUEN BAUORDNUNG FÜR WIEN. Die kurze Erwähnung des Entwurfes in Nr. 5 des vorigen Jahrganges unserer Zeitschrift ist auf einen Vortrag zurückzuführen, den der Magistrats-Oberkommissär und Schriftsteller Dr. Wolfgang Madjéra im Januar v. J. in der sozial-politischen Abteilung der „Leo-Gesellschaft“ in Wien über diesen Gegenstand gehalten hat. Damit ist die geplante Reform der Wiener Bauordnung vor die Öffentlichkeit gebracht, und zwar, wie der im Verlage der Manzschen K. K. Verlags- und Universitätsbuchhandlung in Wien 1904 gedruckt erschienene Vortrag erkennen läßt, von einem hohen, die Sorge um das Gemeinwohl gleichermaßen, wie die möglichste Rücksicht auf den einzelnen Bürger umfassenden Standpunkte aus der Bevölkerung vorgeführt worden. Der Verfasser sagt in der Einleitung: „Da sind hygienische Erledigungen in die erste Linie zu stellen, dann folgen ästhetische Anforderungen, dann, ebenso berechtigt, jene des Verkehrs — der übrigens heutzutage eine Art Abgott bildet und von manchen Seiten in einer Weise in den Vordergrund gedrängt wird, die nicht nur alle historische Pietät über den Haufen wirft, sondern auch der Gemeinde ganz unerhörte und überflüssige Geldopfer zumutet. Denn das sind weitere Punkte, die bei Schaffung einer Bauordnung erwogen werden müssen: die historische Entwicklung und die ökonomischen Rücksichten; die ganze bauliche Ausgestaltung einer Stadt wandelt auf den Bahnen ihrer Geschichte.“

Die geltende Bauordnung, von der nur einige Bestimmungen durch ein Landesgesetz vom Jahre 1890 abgeändert, bezw. den Verhältnissen des erweiterten Gemeindegebietes — nach Eingemeindung der Vororte — angepaßt wurden, stammt aus dem Jahre 1883 und ist im Grunde genommen selbst nur eine Abänderung und Erweiterung früherer Bauordnungen, die im wesentlichen auf der geschlossenen Bauweise der alten Festungstadt fußten. Der Magistrat hat nun, der Entwicklung der Stadt folgend, den Entwurf einer neuen Bauordnung ausarbeiten lassen, als dessen Verfasser der Baureferent des Magistrats, Dr. Franz Sauer genannt wird. Weit ausgreifende Vorarbeiten des Stadtbauamtes und des österr. Ingenieur- und Architekten-Vereins sind dabei benutzt worden; dazu ist das Studium reichsdeutscher Bauordnungen, namentlich auch der Berliner gekommen. In seiner Besprechung des Entwurfes stellt Dr. Madjéra nun den Satz voran:

„Die Entwicklung der Stadt vollzieht sich teils nach dem von der Gemeinde erlassenen Regulierungsplan, teils nach dem im einzelnen Falle zutage tretenden freien Willen des Grundbesitzers. Demgemäß enthält der Bauordnungsentwurf einerseits Bestimmungen über jenen Regulierungsplan, andererseits Vorschriften, innerhalb deren sich die Bautätigkeit im einzelnen zu halten hat.“

Dies klingt so selbstverständlich, daß man meinen möchte, es würde immer und überall darnach verfahren. Dem ist aber nicht so, obwohl alle Bauordnungen in der Luft schweben, die nicht auf einem Bebauungsplan fußen. Denn die Straßenanlagen müssen den Baubedürfnissen der

gewohnten Bauweise entsprechen; umgekehrt müssen also die Vorschriften über die Abstufung der Bebauung, die Zonenteilung sich dem Bebauungsplan anpassen. Das Wiener Gemeindegebiet soll in 5 Bauzonen geteilt werden, die aber nach der Beschreibung nur z. T. eigentliche Zonen bilden, im übrigen deshalb besser Baustufen oder Staffeln genannt würden. Die erste Bauzone umfaßt die alte Stadt und die damit unmittelbar zusammenhängenden Teile der Umgebung, die bereits ebenso engräumig bebaut sind. Hier werden durchweg 6 Wohngeschossse zugelassen mit der Beschränkung, daß der Fußboden des obersten Geschosses höchstens 21 m über dem Erdboden liegen darf. Die Gebäudehöhe soll das 1½ fache der Straßenbreite nicht überschreiten. Die zweite Bauzone, mit nur 5 Wohngeschossen legt sich um die erste ringförmig herum, strahlt dann aber nach außen hin auch an den Hauptverkehrsstraßen entlang aus. In ihr dürfen nur 5 Wohngeschosse errichtet werden mit einer Gebäudehöhe, die das 1¼ fache der Straßenbreite erreicht. Die zwischen den Straßen der zweiten Bauzone sich erstreckenden Flächen bilden die dritte Bauzone, in der nur noch 4 Wohngeschosse hoch gebaut werden darf. In diesen drei Zonen herrscht die geschlossene Bauweise, in der dritten Zone unter Umständen mit Anlage von Vorgärten. Die vierte Zone mit höchstens 3 Wohngeschossen umfaßt jene Gebiete, in denen in der Regel Vorgärten anzulegen, oder überdies die Häuser freistehend zu errichten sind. Hier sind belästigende Gewerbebetriebe ausgeschlossen — Landhausviertel. Die Gebäudehöhe darf in der dritten und vierten Zone das Maß der Straßenbreite nicht übersteigen. Die fünfte Zone endlich ist vorzugsweise Handel- und Industriezwecken vorbehalten; dazu bestimmte Gebäude dürfen, wie es bisher im allgemeinen zulässig war, beliebig viele Geschosse erhalten. Im übrigen werden hier aber nur 3 Wohngeschosse gestattet. Die an der Straßenfront zulässigen Gebäudehöhen gelten auch für die Hofseiten. Für die Abmessung der Hofräume wird unterschieden zwischen der Wiederbebauung bereits bebaut gewesener Grundstücke und der völligen Neubebauung. Bei ersterer soll die Breite des Hofraumes vor dem Fenster in der ersten Zone die Hälfte, in der zweiten Zone ⅔, in den übrigen Zonen ebensoviel als die Höhe der gegenüberliegenden Wand betragen und zwar der gegenüberliegenden Wand desselben Hauses. Wo der Abstand von Nachbargrenzen in Betracht kommt, wird die Höhe derjenigen Wand zum Maßstab genommen, in der sich die Fenster befinden. Bei Wiederbebauungen sind die Anforderungen geringer und zwar begnügt man sich dort in der ersten Zone mit ¼, in der zweiten Zone mit ⅓, in den übrigen Zonen mit der Hälfte der bereits erwähnten Höhenmaße. Hierzu spricht Dr. Madjéra den Wunsch aus, auch für die zweite, die ausgedehnteste Zone, das Hälfteverhältnis vorzuschreiben.

Abgesehen von dieser Zonenteilung hat der Bebauungsplan noch zu enthalten: die Bezeichnung der für militärische Zwecke bestimmten Flächen unter Angabe etwaiger Beschränkungen für die Benutzungsart ihrer Umgebung; der für öffentliche Plätze, Grünanlagen und Anstalten (z. B. Kirchen, Schulen, Spitäler, Markthallen, Friedhöfe, Gartenanlagen) in Aussicht genommenen Teile des Gemeindegebietes; die Bezeichnung der vorhandenen und noch zu schaffenden Verkehrswege, einschl. der Wasserstraßen usw.

Wie hieraus zu ersehen, hängt in der Hauptsache alles vom Bebauungsplan ab; mit der Aufstellung eines solchen allgemeinen Planes für „Groß-Wien“ war auch bereits begonnen; unseren Lesern wird erinnerlich sein, daß dieserhalb vor einer Reihe von Jahren ein Wettbewerb ausgeschrieben war, jedoch sind die Arbeiten später ins Stocken geraten, was vielleicht als kein Unglück angesehen werden dürfte, da inzwischen erst die soziale Bedeutung des Bebauungsplanes erkannt worden ist, der nunmehr noch Rechnung getragen werden kann und soll. Offenbar steht ja auch der ganze Magistratsentwurf der neuen Bauordnung im Zeichen sozialer Fürsorge, unter gleichzeitiger Berücksichtigung der hygienischen Anforderungen. Darauf beziehen sich dann die weiteren Vorschriften über das geringste Lichtmaß und den mindesten Flächenraum der Wohnräume usw., über Errichtung der Gebäude in Bezug auf die herrschende Windrichtung und notwendige Besonnung. Einen bedeutenden Fortschritt muß man in dem teilweisen Verbot der Keller-Wohnungen erblicken, in dem der Entwurf sagt:

„In Räumen, deren Fußboden nicht mindestens 30 cm, (wenn nicht unterkellert) bezw. 15 cm (wenn unterkellert) über der anstoßenden Erdfläche liegt, darf keine selbständige Wohnung hergestellt werden. Wohl wird gestattet, daß einzelne, nicht als Schlafräume verwendete Bestandteile einer Wohnung im Keller unter gewissen Bedingungen untergebracht werden; die wichtigste lautet, daß der Fußboden dieser Räume nicht tiefer als 1½ m unter dem höchsten Punkte der anstoßenden Erdoberfläche liegen darf, der betreffende Raum aber 3 m lichte Höhe erhalten muß, und dann der Keller überhaupt als Wohngeschoß zu gelten hat.

Der Verfasser berührt dann auch in seinem Vortrage die Absicht, einen Waldgürtel um Groß-Wien herum zu erhalten, um der Bevölkerung ein Stück unverfälschter Natur anstatt künstlicher Parkanlagen zu bieten. Die Ausgestaltung des Bebauungsplanes betreffend, würdigt er dann die Verdienste von Camillo Sitte, der auf diese Weise noch nach seinem Tode in Wien zur vollen Anerkennung gelangt, denn die neue Bauordnung trachtet entschieden darnach, eine malerische Belebung und Bewegung der Straßenfront zu begünstigen, in der Hoffnung, daß der Erfindungsgeist der Architekten die gegebene Anregung ausnutzen wird. Sie berücksichtigt ferner die Schonung historisch und künstlerisch wertvoller Denkmäler.

Der Entwurf wagt es auch bis zu einer gewissen Grenze den Geschmacklosigkeiten der Bebauung entgegenzutreten, die zu begehen, wie der Verfasser sagt, bisher als ein unantastbares Menschenrecht gegolten habe und die schon so manches Straßenbild in barbarischer Weise zerstört haben. Er ermächtigt nämlich die Gemeinde nach Vernehmung der Grundbesitzer, in besonderen Fällen, sowie allgemein auf Grund des Bebauungsplanes, für die Konstruktion und die äußere Erscheinung der Gebäude Vorschriften zu erlassen, um öffentlichen Verkehrsflächen einen einheitlichen Charakter zu geben und zu erhalten. An öffentlichen Verkehrsflächen dürfen ferner keine Gebäude errichtet werden, die nach dem Ausspruche von Sachverständigen, (hier kommt also der schon öfter geforderte künstlerische Beirat zu seinem Rechte), die Straße oder den Platz verunzieren, oder einer Verkehrsfläche auffällig widersprechen würden. Dabei wird auf die Umgestaltung des Karlsplatzes als ein lebendiges Beispiel verwiesen. —

In wirtschaftlicher Hinsicht läßt der Entwurf die Bebauung bisher noch nicht bebauten Bodens nur dann zu, wenn die Gemeinde ihn ausdrücklich vorher als Baugrund anerkannt hat. Dies bringt die unentgeltliche Abtretung des Straßenlandes mit sich. Muß der Grundbesitzer bei einem Neubau hinter die frühere Flächenlinie zurückgehen, so wird er für den abgetretenen Boden allerdings schadlos gehalten. Diese Schadloshaltung soll aber berechnet werden nach dem Unterschiede der Werte, den das Grundstück, abgesehen von den darauf befindlich gewesenen Baulichkeiten vor und nach der Abtretung gehabt hat, bezw. erhalten hat und dabei soll die, durch die Straßenabänderung und Zurückschiebung des Baues entstehende Wert-Vermehrung für das übrig bleibende Grundstück, sowie der etwaige Gewinn an Straßenfront besonders in Rechnung gestellt werden. Ergibt sich dann eine überwiegende Wertvermehrung, so ist keine Schadloshaltung zu gewähren. Weitere Bestimmungen betreffen dann noch die Beitragsleistungen der Grundbesitzer zu den Straßenbaukosten usw. auf die hier näher einzugehen aber wohl verzichtet werden kann.

Im Ganzen macht sich in dem Entwurfe ein frischer, von Bureaukratismus freier Geist bemerkbar, dem aber auch der günstige Umstand zu gute kommt, daß der Bebauungsplan als die Grundlage der Bauordnung dienen soll.

CHRONIK 1905

HANNS ANKER

EIN KÜNSTLERISCHER STADTBAUPLAN. In der Sitzung des Ausschusses zur Pflege heimatlicher Kunst und Bauweise in Sachsen und Thüringen am 21. Januar d. J. berichtete der Vorsitzende Oberbaurat Schmidt über einen beachtenswerten Vorgang in der Stadt Dippoldiswalde, der das Schicksal vieler geschichtlich und landschaftlich bemerkenswerter Städte bevorstand, nämlich auf dem Wege eines nach den Grundsätzen der Straßengeometrie gefertigten Baufluchtenplanes alles das zu verlieren, was ihr besonderen Reiz verleiht. Noch in letzter Stunde hatte sich die Stadtgemeinde aber an den Ausschuß gewandt mit der Bitte um fachmännische Unterstützung bei der Aufstellung eines zweckentsprechenden Bebauungsplanes. Dieser Bitte hatte der Ausschuß bereitwilligst entsprochen; die Herren Architekten Professor Tscharmann und E. Kühn stellten gemeinsam einen Baufluchten- und Bebauungsplan auf, der noch vor Schluß des Jahres 1904, von einem kurzen Berichte des Architekten Herrn Kurt Diestel begleitet, überreicht werden konnte. (Hierzu Tafel 48.)

Von der ursprünglichen Annahme einer Baufluchtenfeststellung für die innere Stadt ist nach diesem Berichte abgegangen worden, da der Durchgangsverkehr teils oberhalb, teils unterhalb der Stadt vorbeiführt und somit einen Einfluß auf die Straßenverhältnisse der inneren Stadt nicht zu äußern vermag. Eine Verbreiterung ist nur für die dem Markte zunächst gelegene Hälfte der Wassergasse beibehalten worden. Die Durchführung eines weitergreifenden Straßenverbreiterungs-Planes, insbesondere unter dem Gesichtswinkel der „Begradigung", würde einen durch keine besonderen Verkehrs- und Wohnungsbedürfnisse bedingten Eingriff in überlieferte örtliche Zustände bedeuten und entgegen § 18 (1) des allgemeinen Baugesetzes lediglich eine Verunstaltung der bestehenden Straßen und Plätze herbeiführen. Dies wäre um so mehr zu bedauern, als die Stadt Dippoldiswalde in baulicher Hinsicht unter den uns überkommenen alten Städten Sachsens eine Sonderstellung einnimmt, die bei Aufstellung von Bauordnungen und Bebauungsplänen auch eine Sonderbehandlung zu rechtfertigen scheint.

Arm an nennenswerten Werken der Baukunst, wie sie den Wert etwa der Städte Meißen, Pirna, Zittau und anderer bestimmen, überragt sie diese trotz ihrer geringen Ausdehnung durch die Einheitlichkeit ihrer baulichen Grundstimmung und die Planmäßigkeit ihrer Gesamtanlage.

Die Zweckmäßigkeit der Straßenführung, die räumlichen Abmessungen der Plätze und die Maßverhältnisse der sie begrenzenden, fast schmucklosen Häuser stellen eine wohlüberlegte stadtbaukünstlerische Leistung dar, die mit großem Geschick gesteigert wird durch gelegentlich mit feinem Takt getroffene Ausnutzung der wenigen architektonisch hervortretenden Bauwerke zur Schmückung von Straßenfernblicken und kleinen Plätzen.

Besonders bemerkenswert erscheint das Verschieben der Straßeneinmündungen gegen einander mit ihren wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Vorzügen. Jedem der vier Eckhäuser wird ein freier Ausblick gewährt, dem Straßenverkehr aber eine Übersichtlichkeit gegeben, wie sie bei regelmäßiger Straßenkreuzung nicht zu erreichen wäre. (Vergl. hierzu als beachtenswertes Beispiel die Kreuzung der Galerie- und Frauenstraße in Dresden.)

Vom baugeschichtlichem Standpunkte ist die Stadt Dippoldiswalde insofern bemerkenswert, als sie anscheinend völlig unberührt geblieben ist von dem für manch eine Stadt verhängnisvollen Einflusse der die letzten dreißig Jahre beherrschenden Stilwechsel. Fast wie ein Lehrbeispiel für die auf Einfachheit und Sachlichkeit hinzielenden Bestrebungen des modernen Bauwesens erscheint uns heute die Stadt Dippoldiswalde als ein vorbildliches Ganzes, das dem Schutze einer einsichtigen Bürgerschaft wie der hohen Staatsbehörden wärmstens empfohlen werden kann. Handelt es sich doch um Werte, deren Nutznießung heute noch jedem einzelnen zu Gebote steht, ohne daß er sich dessen bewußt werde, die vielleicht langsam, aber gewiß und unwiederbringlich verloren gehen würden, sobald dieses Ganze mit seiner Harmonie von Straßen und Plätzen einem Straßenerweiterungsplane überantwortet werden sollte, dessen längst überholte, schon von der nächsten Generation nicht mehr verstandene Anschauungen dann auf weitere zwei bis drei Jahrhunderte hinaus verschleppt würden.

Für die in Frage kommende Bebauung des zwischen der alten Stadt und der Weisseritz liegenden Geländes sei bemerkt, daß angesichts der nur langsam zunehmenden Bautätigkeit die Schaffung eines auf weit über hundert Jahre ausreichenden Bebauungsplanes leicht durch eine genaue geometrische Geländeaufnahme, sowie eine den örtlichen Verhältnissen und den neuzeitlichen baufachlichen Anschauungen angepaßte Ortsbauordnung hätte ersetzt werden können. Es muß jedoch zugegeben werden, daß den Nachteilen eines Bebauungsplanes, dessen Zustandekommen erfahrungsgemäß zuvörderst ganz andere und bedenklichere Kräfte auszulösen pflegt, als sie der gesunden baulichen Entwicklung einer Stadt dienlich sind, die Vorzüge einer klaren Übersicht über die Beschleusungsverhältnisse mindestens gleich zu achten sind. Die bauliche Erschließung auch dieses Stadtteiles bedurfte zur Vermeidung wirtschaftlicher Mißgriffe eingehende Beachtung der örtlichen Boden- und Besitzverhältnisse, sowie der etwa vorhandenen landschaftlichen Werte.

Der vorliegende Bebauungsplan nimmt, soweit ersichtlich, auf alle Anforderungen des Verkehrs und der Hygiene vollauf Rücksicht, und wenn auch seine ganze Wirksamkeit erst bei völlig planmäßiger Ausnutzung zur Geltung kommen kann, so werden seine Vorzüge voraussichtlich schon im Anfangstadium seiner Durchführung klar erkennbar sein. Als wesentliche Vorzüge wären zu bezeichnen: wohlüberlegte Verkehrswege, unter besonderer Berücksichtigung der Eigentümlichkeiten des Geländes, sowie bestehender und künftiger Verkehrsbedürfnisse, strenge Scheidung zwischen Wohn- und Verkehrstraße, unter Anwendung angemessener Straßenbreiten. Auf die richtige Bemessung der Straßenbreiten im vorliegenden Plane sei hier besonders hingewiesen, da ihr die Erfahrung zu Grunde liegt, daß übermäßige Straßenbreiten lediglich die Mütter der Bauspekulation zu sein pflegen und vergeudetes Nationalvermögen bedeuten, sofern sie für die Anwohner nicht noch gesundheitliche Nachteile im Gefolge haben.

Sollte es noch gelingen, die örtlichen Bauvorschriften, die den Bebauungsplan wirksam ergänzen und seine zeichnerischen Rätsel zu lösen haben — der Entwurf wurde ebenfalls vom Ausschusse zur Verfügung gestellt —, zur Annahme zu bringen, so dürfte in Dippoldiswalde erstmalig bewiesen werden, daß das in so vielen Bauordnungen ersichtliche Mißverhältnis zwischen ihrem Inhalte und den von der Örtlichkeit einerseits und den allgemein anerkannten technischen, gesundheitlichen und baukünstlerischen Grundbedingungen andererseits, weniger auf unabweisbarer Notwendigkeit als auf dem zu weit gehenden Schutze des örtlichen Bauordnungs-Dilettantismus beruht.

STETTINER VORGÄRTEN. Als die Stadtverwaltung die Bebauungspläne für die neuen Stadtteile vor dem Berliner und dem Königstore festlegte, wurden nicht nur große Plätze für öffentliche Anlagen herausgeschnitten, sondern man sah auch Straßenzüge mit Vorgärten vor und gab in den baupolizeilichen Bestimmungen Vorschriften über Größe, Umwehrung und allgemeine Anordnung der Vorgärten. Durch Vorgärten wollte man den neuen Stadtteilen ein freundliches und wohnliches, auch für das Auge wohltätiges Gepräge geben. Bei einer Wanderung durch die neuen Stadtteile wird man aber leider mit wenig rühmlichen Ausnahmen die Beobachtung machen, daß die Vorgärten einen recht trostlosen Anblick gewähren. Dies ist um so bedauerlicher, als manche der neuen Straßen, die schon durch schablonenmäßige Fassaden in ihrer Gesamtwirkung stark gelitten haben, wie z. B. die sonst herrlich angelegte Barnimstraße, auch noch der ihnen durch Anlage von Vorgärten zugedachte gärtnerische Schmuck verloren geht.

Geht man den Ursachen dieser auffallenden Vernachlässigung der Vorgärten nach, so muß einerseits der wüsten Bauspekulation, die auch jene als Schmuckstraßen gedachten Straßenzüge nicht verschont hat und bei deren Art zu bauen für die Vorgartenanlage wenig übrig bleibt, andererseits dem Umstande Schuld gegeben werden, daß die Vorgärten vielfach von Nichtfachleuten angelegt werden und daß von den Besitzern der Vorgärten für ihre weitere Ausgestaltung und die harmonisch und der Lage entsprechende Bepflanzung herzlich wenig getan wird.

Es ist mit großer Freude zu begrüßen, daß nunmehr der Stettiner Gartenbau-Verein, in dem Herr Garten-Inspektor Schulze über die Bedeutung der Vorgärten auf das Straßenbild unter besonderer Berücksichtigung der Stettiner Verhältnisse sprach, einer Anregung dieses, mit anerkennenswertem Geschicke bei der Verschönerung und der Anordnung unserer städtischen gärtnerischen Anlagen tätigen Fachmannes gefolgt ist und beschlossen hat, wegen Ausschreibung von Vorgärten- und Balkonwettbewerben mit den Bezirksvereinen, dem Grundbesitzerverein und den Behörden in Verbindung zu treten.

In BONN hat sich bei Behörden wie auch in der Bürgerschaft stets das Bestreben geltend gemacht, bei Neubauten das historische Charakterbild der Stadt möglichst unversehrt zu lassen. Erfreulicherweise tritt dieses Bestreben auch bei industriellen Anlagen kräftig zu Tage. Bonn verfügt ja nur über verhältnismäßig wenige Fabriken; alle diese aber zeigen ein dem Charakter der Stadt angepaßtes Äußere. Erst neuerdings ist hier die Schreibmöbelfabrik F. Soennecken erstanden, die sich mit ihren gefälligen, das typische Bild der Fabrik vermeidenden Formen harmonisch in das Stadtbild einfügt. Es ist ja richtig, daß derartige ästhetische Rücksichten den Eigentümern der Fabrikanlagen größere finanzielle Opfer zumuten als ein nüchterner Zweckbau. Trotzdem wird man hoffen dürfen, daß das Beispiel der Bonner Industriellen nicht nur weiter in ihrer Stadt, sondern auch in anderen rheinischen Städten Beachtung und Nachahmung finden wird. Wenn irgendwo sich die Rücksichtnahme auf das Landschaftsbild bei Neubauten von selbst gebietet, so ist es am Rhein mit seinen malerischen Schönheiten.

Für die Schaffung eines WIEN umgebenden Wald- und Wiesengürtels wird ein Zeitraum von 10 Jahren angenommen. Vorerst handelt es sich darum, das Bauverbot für die Gürtelzone zu erwirken und Vorkehrungen zu treffen, durch welche das Abholzen der in Betracht kommenden Waldungen verhindert werden soll. Die Architekten der Gemeinde beschäftigen sich gegenwärtig mit den Einzelheiten der Ausschmückung des Wienflußbettes, die bis zum Jahre 1906 vollendet sein soll. Zwei breite, von antiken Säulen flankierte Steintreppen sollen zur überwölbten Plattform emporführen, auf der ein dekorativ zu gestaltendes Portal die Gartenlandschaft des Stadt- und Kinderparkes abschließt. Um vom Stadtpark aus die Aussicht auf die angrenzenden Straßen zu verhindern, wird eine natürliche Hecke in großer Höhe gepflanzt, die wieder durch eine ornamental ausgeschmückte Mauer von der Straße geschieden ist. Zu beiden Seiten des Tunnels sind halbrunde Becken gedacht, die Wasserkünste beleben sollen. Längs des jetzt unzugänglichen Landstreifens an der Stadtbahn werden Promenaden angelegt. Im Laufe des Monats Mai sollen verschiedene Gartenanlagen, der Heiligenstädter Park, der Simmeringer Park, die Elisabeth-Promenade, die Anlagen am Sterneck- und am Ilg-Platz und endlich das neue Palmenhaus im städtischen Reservegarten im Prater der öffentlichen Benutzung übergeben werden.

DIE EINVERLEIBUNG WEITERER VORORTE IN DAS STADTGEBIET LEIPZIG. Die Leipziger Einverleibungsfrage scheint wieder aufzutauchen, und zwar handelt es sich wieder um jene Vorortsgemeinden, die bereits bei der ersten Einverleibung 1890 in Vorschlag gebracht waren. Das schon im Jahre 1888 festgelegte Maß, daß der Umfang der Stadt Leipzig entsprechen soll einem Halbmesser von 5 Kilometer vom Marktplatz aus gerechnet, ist schon seinerzeit nicht willkürlich gewählt worden. Es bezeichnet in der Hauptsache diejenigen Gemeinden, deren wirtschaftliche Entwickelung sie mit der Stadt in engere Beziehungen gebracht hat.

Die Ortschaften, die damals „ihrer ethnographischen Zusammensetzung nach ihren ländlichen Charakter noch nicht verloren hatten“, sind innerhalb eines Zeitraumes von 15 Jahren dazu reif geworden; sie haben sich entsprechend entwickelt, sind mehr ausgebaut und mit städtischen Einrichtungen versehen. Vorortsgemeinden wie Stötteritz und Leutzsch, Möckern und Schönefeld haben in der Erkenntnis, daß unter der Lässigkeit in der Befriedigung kommunaler Bedürfnisse nicht bloß das Wohlbefinden der jetzigen Generation, sondern auch eine etwaige Einverleibung leidet, innerhalb der letzten Jahre wirtschaftliche Einrichtungen getroffen, die eine Einverleibung nur begünstigen können und die von diesem Standpunkt aus auch jederzeit die Billigung der Aufsichtsbehörden gefunden haben.

Es erwachsen aber den Vorortsgemeinden, die schon äußerlich mehr einen städtischen Charakter an sich tragen, als politisch losgelöste Bruchteile des ganzen Wirtschaftsgebietes immer mehr Schwierigkeiten, die Anforderungen der inneren Verwaltung auf dem Gebiete der Wohlfahrts- und Sicherheitspolizei, der Schul- und Armenpflege aus eigener Kraft selbst zu befriedigen.

Die Raum- und Wohnungsverhältnisse der inneren Stadt nötigen heute fast genau so wie vor 15 Jahren einen großen Teil der minderbemittelten Klassen, in die Vororte zu ziehen, und zweifellos wird dadurch der natürliche Ausgleich in den Gemeindeleistungen desselben Wirtschaftsgebietes verschoben. Der Rat der Stadt vermochte deshalb schon in den Jahren der ersten Einverleibung den aus den Vororten erhobenen Klagen hierüber die Berechtigung nicht ganz abzusprechen, und der in jenen Verhandlungen wiederholt ausgesprochene Satz: „Im Interesse des Ganzen ist es besser, wenn die wirtschaftlich zusammengehörigen Bevölkerungsbestandteile auch politisch in einem Gemeindekörper vereinigt sind“, ist zu einem Grundsatze geworden, dessen volle Wahrheit nicht bloß hier in Leipzig, sondern auch in zahlreichen Großstädten infolge vorgenommener Einverleibungen erbracht worden ist.

ZUR NEUEN GROSSSTADT AN DER RUHRMÜNDUNG. Plötzlich, gleichsam über Nacht, ist im rheinischen Industrie-Gebiete eine Großstadt aufgetaucht. Es handelt sich um nichts weniger als die Schaffung einer das gesamte Mündungsgebiet der Ruhr mit den riesigen Hafenanlagen und den zahlreichen großartigen industriellen Werken umfassenden Großstadt, die aus den Gemeinden Ruhrort, Meiderich, Hamborn und Duisburg gebildet werden soll und bei rund 10000 Hektar Bodenfläche etwa eine Viertelmillion Einwohner zählen würde. Duisburg ist zwar im Laufe dieses Jahres bereits in die Reihe der Großstädte eingetreten, auch Ruhrort hat sich weiter ausgedehnt, indem es erst in diesem Jahre Beeck eingemeindete, und hat mit Meiderich, ohne hier jedoch bei der von alters her bestehenden Feindschaft Gegenliebe zu finden, Vereinigungsverhandlungen angeknüpft. Was dadurch Duisburg angeht, so kann man wohl annehmen, daß der Stadt die riesigen Kosten für die unbedingt notwendigen Erweiterungsanlagen (16 Millionen Mark) des städtischen Hafens erspart blieben. Ruhrort wird weniger zu empfangen als zu geben haben. Gelände zur Ausdehnung hat die Stadt nach der Eingemeindung von Beeck noch nicht nötig und wird sie auch kaum erlangen, da die Stadt, die im Süden durch die Hafenanlagen abgeschlossen ist, nach Norden für sich entwickelt. Die günstigsten Eisenbahnverbindungen gehen jetzt schon durch den Duisburger Bahnhof. Es wird also der Hauptverkehr stetig dorthin gezogen, zumal auch die Zentralbehörden nach Duisburg, dem größeren und älteren Kulturzentrum, gehen werden.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

DER STÄDTEBAU

VERLAG VON ERNST WASMUTH A.-G., BERLIN W. 8, MARKGRAFEN-STRASSE 35

ANZEIGEN

II. JAHRGANG — 1. JULI 1905. — HEFT 7.

Erscheint am 1. jedes Monats. Preis bei direkter postfreier Zusendung für Deutschland und Oesterreich-Ungarn Mk. 20,—, für alle übrigen Länder Mk. 24,— pro Jahrgang.

Alleinige Anzeigenannahme bei **C. Behling,** Institut für graphische Industrie, **Berlin W. 66, Leipzigerstr. 13.**

INSERENTEN-VERZEICHNIS.

Actien-Gesellschaft für Beton- und Monierbau, Berlin W. 9.
Baumhold & Co., Hildesheim, Cementwarenfabrik, Beton- u. Tiefbaugeschäft.
Bautechnische Privatschule (Architekt Spenger), München.
Bayer. Metall-Industrie Tobias Forster & Cie., München und Berlin. Selbstspülende Closets „Isaria".
C. Behling, Berlin W. 66. Institut für graphische Industrie.
A. Benver, Hofl., Berlin NW. 40. Promenadenbänke, Canalisations-Armaturen.
Christoph & Unmack, Aktiengesellschaft, Niesky, Ob. Lausitz. Transportable Häuser und Barackenbau.
Deutsche Glasmosaik-Gesellschaft Puhl & Wagner, Hoflief., Rixdorf-Berlin.
Deutsch-Österreichische Mannesmann-Röhren-Werke, Düsseldorf. Stromzuführungs- und Beleuchtungsmaste.
W. Fitzner, Blechschweisserei, Kesselschmiede, mechanische Werkstätten, Laurahütte O.-S. Dückerleitungen, Rohrleitungen, Rohrmasten.
Herrmann Fritzsche, Leipzig. Kunstschmiedewerk.
Göhmann & Einhorn G. m. b. H., Dresden, Gesundheitstech. Anlagen u. Apparate.
J. Haack Nachf. R. Köhler, Steglitz. Gartenarchitekt. Baumschulen.
J. Hegmanns, Köln a. Rh. Schieferplatten.
Louis Herrmann, Kgl. Hofl., Dresden. Papierkörbe für Anlagen, Promenadenbänke, Baumschützer.
Hildesheimer Sparherdfabrik A. Senking, Hildesheim.
Heinrich Knab, Steinfels (Post Parksteinhütten, Bayern), Kunststeinwerk und baukeramische Fabrik.
Körner & Brodersen, Landschaftsgärtner, Steglitz.
Peter Lambert, Großherzogl. Hoflieferant, Trier. Rosenschulen, Garten- und Parkanlagen.
A. W. Remy & Co., Neuwied a. Rh. Lehrmittelanstalt und Schulbankfabrik.
A. Siebel, Bauartikel-Fabrik, Düsseldorf-Rath und Metz. Bleiisolierung mit Asphaltschutzschichten.
Siemens & Halske Aktiengesellschaft, Berlin SW. Ozon-Anlagen, Wassermesser.
Carl Scheide, Grottenbau, Greussen i. Th.
Josef Scherer, Berlin W. 15. Kirchliche und profane Glasmalerei.
Franz Schlüter, Spezial-Geschäft für Beton und Monierbau, Dortmund.
Constanz Schmitz, Berlin NW. 52. Consult. Ingenieur für maschin. Anlagen in Schlachthöfen, Krankenhäusern.
Stein-Industrie Haiger G. m. b. H. Terrazzo-Werk, Haiger-Langenaubach.
A. Stiefelhagen, Ingenieur und vereid. Geometer, Gera (R.). Vermessungen und Studienpläne.
Heinrich Timm, Berlin N. Dampfwaschmaschinen.
Wichulla, Ingenieur für Kultur und Gartenbau, Berlin-Friedenau.

2. Jahrgang 1905 7. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

DER BAULINIENPLAN FÜR DIE STADT FRIEDBERG BEI AUGSBURG.

Von PETER ANDREAS HANSEN, München.

Früher, noch bis zum Anfange des vergangenen Jahrhunderts war der kleine Ort bekannter als heute; gingen doch die Erzeugnisse seines Gewerbefleißes weit über die Grenzen Deutschlands hinaus in ferne Länder, denn Friedberger Uhren waren geschätzt und wurden überall gern gekauft. Als aber dann das Handwerk zurückging und der Verkehr andere Bahnen einschlug, sank auch die Bedeutung des Ortes, und das, was blieb, ist jene Ruhe und Beschaulichkeit alter kleiner Städte, mit einer Einfachheit und Natürlichkeit aller Verhältnisse, die umso wohltuender berühren, je mehr sich unsere größeren Städte dem Hasten und Treiben der Neuzeit hingeben. Diese neue Zeit hat an unserem Friedberg in seinem alten Teile keine allzugroßen Änderungen hervorgebracht, und wer die Straßen und Gäßchen auf und ab geht, dem treten Bilder aus alter Zeit lebendig vor Augen. Behäbig reiht sich Giebel an Giebel und auf dem sanft ansteigenden Platze fast inmitten der Stadt erhebt sich das mächtige Rathaus (3 auf dem Lageplane, Tafel 49/50) in der Formengebung des berühmten Meisters Elias Holl.

In fast regelmäßigem Vierecke ziehen sich noch die alten Mauern — deren Gräben in unseren Tagen der Unverstand einzelner Bewohner einzufüllen anfängt, — um die Stadt herum, und als die Tortürme, ihr schönster Schmuck, noch standen, mag sie wohl zusammen mit dem festen Schlosse trotzig vom hohen Berge hinabgeblickt haben auf das breite Lechtal bis hinüber zu den Augsburgern, deren Händelsucht dem Herzog Ludwig dem Strengen den Gedanken eingab, hier eine Schutzwehr für das Bayernland zu errichten. (Vergl. Übersichtskarte im Heft 8, I. Jahrg.) Nicht allzuviel hat sich die Stadt über jene alte Anlage hinaus ausgedehnt. Im Westen hindert daran ein sumpfiger Untergrund, es bleibt also fast nur der Süden und Osten, da für einen großen Teil des Nordens das Schloß (4) — jetzt Rentamt und Museum — mit tiefem und breitem Graben der Ausbreitung im Wege steht.

Wenn jetzt die Neuzeit ihre Rechte doch geltend macht, wenn der Gewerbefleiß und der Verkehr wieder ihren Einzug halten, und mit ihnen zugleich sich das Bedürfnis nach neuen Wohnungen fühlbar macht, so wäre es wohl nicht das Richtige, die Verhältnisse größerer Städte ohne weiteres auf diesen kleinen Ort zu übertragen, der heute nur 3000 Einwohner zählt. Das Leben und Treiben wird sich hier immer nur in ruhigen und bescheidenen Grenzen abspielen können, umsomehr da ein alteingesessener, Landwirtschaft treibender Bevölkerungsstamm seine Bedeutung auch für die fernere Zukunft bewahren wird.

Im Osten wird die weitere Ausdehnung ohne Schwierigkeiten vor sich gehen; das Gelände bietet wenigstens keine, allerdings auch keine Eigenheiten, die der Bebaunug

ein besonderes Gepräge verleihen könnten. Von Alters her besteht hier eine Straße, die nach der berühmten Wallfahrtskirche „Zu unseres Herrn Ruhe“ führt; von dieser zweigt ein Feldweg ab. Die Gabelung ist in der Weise ausgebildet gedacht, daß die eine Straße sich staffelförmig abzweigt, und daß gegenüber dieser Stelle zwei niedrige Wohnhäuser mit Gärten ihren Platz finden, hinter denen sich geschlossen gebaute Häuserfronten erheben. (S. A des Lageplans und Schaubild Tafel 51). Zugleich soll sich hier an einer anschließenden Straßenverbreiterung ein größeres Schulhaus (Präparandenschule 9) mit Nebengebäuden erheben. Außerdem will die Stadt in dieser Gegend im Anschluß an das alte Krankenhaus (6) ein neues unter Zuhilfenahme eines vorhandenen Gartens errichten (12). — Als Mittelpunkt dieser ganzen Gegend im Osten ist eine Platzanlage im Vereine mit einer Kirche (8) samt Pfarrhaus gedacht.

Nicht so einfach wie in dieser Gegend, dafür aber wesentlich reizvoller sind die Verhältnisse im Süden. Wenn auch der tiefe Eisenbahneinschnitt einen unmittelbaren Anschluß des Neuen an das Bestehende verhindert, so ist doch die Möglichkeit gegeben, eine günstige Verbindung herzustellen, die aus der Mitte der Stadt in die neu zu erschließende Gegend führt, als deren gegebener Mittelpunkt die alte Kirche zu St. Stephan (2) anzusehen ist. Was wäre natürlicher, als im Anschluß an diese zwar einfache, aber reizvolle Kirche die für den neu entstehenden Stadtteil erforderlichen öffentlichen Gebäude auf einem kleinen Höhenzuge zu errichten, die Mulde, die sich westwärts zum Tale der Ach hinabzieht, mit einer Terrasse abzuschließen und mit Bäumen anzupflanzen, dann die Straßen, dem Zuge der vorhandenen Wege folgend, auszubauen (s. Schaubild Tafel 52), um auf diese Weise gewissermaßen eine neue kleine Stadt entstehen zu lassen, die dann später, wenn das Bedürfnis es erfordert, statt des Steges (13) eine vollständige Brücke zur Verbindung mit dem alten Orte erhalten kann. —

Weiter nach Osten hin ist im Anschluß an die bestehende Brücke (7) und im Hinblicke auf die Beschaffenheit und den Preis des Geländes geplant, Baublöcke entstehen zu lassen, die zur Aufnahme von gewerblichen Unternehmungen dienen sollen. —

Spielplätze (14, 15) sind im Osten und Süden je einer im Inneren eines Gebäudeblockes vorgesehen; für die alte Stadt ist die Anlage eines solchen nicht so dringend nötig, weil hier die Jugend an dem mit hohen Bäumen bewachsenen Westabhange die herrlichste Gelegenheit hat, sich umherzutummeln.

ZUM BEBAUUNGSPLANE VON MALMÖ.

Von A. NILSSON, Malmö.

Die Stadt Malmö vergrößert sich sehr schnell. Während der letzten 50 Jahre hat die Einwohnerzahl um das Sechsfache zugenommen; gegenwärtig beträgt sie 71000. Allein in der Zeit von 1891—1902 wurde eine Fläche von 70 ha bebaut. Das zur Stadt gehörige Gebiet umfaßt im Ganzen 1900 ha, wovon 900 ha Gemeindeeigentum sind. Diesen Besitz noch zu vermehren, sind in der nächsten Umgebung der städtischen Bebauung Ankäufe beabsichtigt. Die Fläche des festgesetzten Bebauungsplanes beträgt bis jetzt 600 ha, dazu treten nun weitere 138 ha.

Im Verlaufe der letzten 10 Jahre war für die geplante Erweiterung der Stadt schon der Ausbau mehrerer großer Straßenzüge beschlossen, darunter der südlichen Zollstraße (Södra Tullgatan) und ihrer Verlängerung, der südlichen Vorstadtstraße (Södra Förstadsgatan), der alten Landstraße nach Ystadt und Trelleborg bis an die Grenze des Stadtgebietes (siehe Übersichtsplan im Text), sowie der östlichen Vorstadtstraße (Östra Förstadsgatan) Erweiterung der Lundstraße (Landstraße nach Lund) usw. Hierzu sind weiterhin Beschlüsse über die Bebauung mit Landhäusern, Arbeiterwohnungen und sonstigen Wohngebäuden in der äußeren Umgebung gekommen. Eine große Erweiterung des Hafens mit zwei Dampfer-Anlegeplätzen nach dem Plane des Geheimrats Kummer ist mit einem Kostenaufwande von 2 500 000 Kronen ausgeführt worden; die Anlage des Schloßparkes hat 160 000 Kronen erfordert. Die Wasserwerke sind vergrößert, ein Elektrizitätswerk, ein Gaswerk und ein Schlachthof neu geschaffen, an öffentlichen Wohlfahrtsanstalten ein Arbeits- und Versorgungshaus, sowie ein Krankenhaus erbaut. Die Neuvermessung des Stadtgebiets ist nach der Dreiecksmethode vom Ingenieur Curt Schade aus Erfurt ausgeführt. Ferner sind beschlossen:

a) Die Anlage elektrischer Straßenbahnen (früher Pferdebahnen im Besitz einer privaten Gesellschaft) Kosten: 1,573 000 Kronen.

b) Der Neubau einer Realschule, an dem im Stadtplane bereits vorgeschlagenen Platz in Hästhagen (Roßweideplatz) Kosten: 890 000 Kronen.

c) Die Anlage einer unterirdischen Entwässerungsleitung. Kosten: 1,450 000 Kronen.

d) Der Neubau eines Epidemiekrankenhauses am vorgeschlagenen Platze, südlich vom Allgemeinen Krankenhause. Kosten: 738 000 Kronen.

In Aussicht genommen ist endlich die Errichtung einer Fabrikanlage nach einem vom Verfasser ausgearbeiteten Vorschlag in der Lommabugt (Lommaer Bucht) mit Kanälen und Eisenbahngleisen in unmittelbarer Verbindung mit dem Hafen und dem Staatseisenbahnhofe. Das Gebiet umfaßt 200 ha. Die Mitteltiefe des Wassers im genannten Gebiet ist ungefähr $^1/_2$ Meter, weshalb die Kosten nicht besonders groß werden. Eine bedeutende Industrie ist vorhanden.

Auf Tafel 53 ist ein Ausschnitt der südlichen Stadterweiterung nach dem vom Verfasser aufgestellten und von der Stadtgemeinde angenommenen Plane dargestellt, der besondere Fabrikviertel, Spielplätze unter Verlegung einiger Eisenbahnlinien vorsieht. Dazu ist folgendes zu bemerken: Das Gelände Qv 22, Elgen, ist im Besitze der mechanischen Werkstätten-Aktiengesellschaft Kockums, kann aber zur Durchführung des Stadtplanes gegen ein Gelände am west-

lichen Hafen, wo die Gesellschaft ebenfalls schon Grundbesitz hat, ausgetauscht werden. Das Gelände von Hästhagen (Roßweideplatz) ist zum größten Teile Eigentum der Stadtgemeinde, was auch mit Ausnahme einiger Landhausgrundstücke südlich vom Rönneholmsweg auf dem Gelände von Magistratsvången der Fall ist. Die Richtung der Aschebergstraße ist dadurch mitbedingt worden, daß der 70 m hohe Turm in der St. Johanneskirche in der Straße sichtbar wird.

Ein Teil des Geländes von Magistratsvången, der westlich am Pildamswege liegt, war zuerst zum Landhausviertel bestimmt, ebenso wie die nächste Umgebung der Regimentstraße; da jedoch der Bodenpreis hier durchschnittlich meistens 35 Kronen für 1 qm beträgt, wurde geschlossene Bebauung vorgesehen, zumal diese Viertel von einem Parke und einer breiten Straße umgeben sind und sich dadurch zu einer dichteren Bebauung eignen.

Um das Interesse für die Bedeutung der Stadtpläne zu wecken, hat der Verfasser über seine Vorschläge zur Umgestaltung des früher aufgestellten Planes und zur weiteren Bearbeitung des neuen Planes öffentliche Vorträge und zwar im Ingenieurklub von Schonen, im Industrie- und Gewerbeverein von Malmö, und in einer in Malmö stattgehabten Sitzung des schwedischen kommunaltechnischen Vereins gehalten.

BEBAUUNGSPLAN DER BEAMTEN- UND ARBEITERKOLONIEEN STREIFFELD UND KELLERSBERG BEI AACHEN. (PREISGEKRÖNT 1904.)

Von JANSEN und MÜLLER, Berlin.

Trotz aller Aufklärung über das wahre Wesen der Baukunst und des künstlerischen Städtebaues sind, wenn nicht u. a. bald das Gesetz mit aller Schärfe einsetzt, geschlossene künstlerische Städteanlagen im Sinne der historischen Schöpfungen vorläufig kaum oder gar nicht, wenigstens nicht in größerer Ausdehnung selbst für den noch so anspruchslosen Optimisten zu erwarten; es fehlt eben da, wo die Stadterweiterung einsetzen soll, der einheitliche Gedanke in Grundplan und Aufbau, die einheitliche Richtschnur für die Wirkung der Haupt- und Nebenmomente.

Kann es also Wunder nehmen, daß bei dieser ungünstigen Sachlage unsere Architekten, sobald sich die

seltene Gelegenheit bietet, mit Freude an diese dankbare Aufgabe herantreten! Wenn es auch keine vollständigen Städte zu errichten gilt, wozu selbst unsere schnell schaffende Zeit Jahrzehnte benötigt, sondern auch nur kleinere, dafür um so intimeren Reiz bietende Kolonien für Beamte und Arbeiter gegründet werden sollen, da alsdann Straßenanlagen und Hochbauten von einer einzigen Hand gleichzeitig geschaffen und bei der Ausführung auf ihre gegenseitige Wirkung fort und fort geprüft und verbessert werden können.

Vor eine solche ideale Aufgabe größeren Umfanges — handelte es sich doch um eine Anlage von mehreren Millionen — stellte vor Jahresfrist der Eschweiler Bergwerksverein die deutsche Architektenschaft, die ihrerseits mit einer Fülle von Vorschlägen und Anregungen antwortete, die gerade diesen Aufgaben bislang unbekannt war.

Verlangt war der Ausbau von zwei räumlich getrennten Kolonien, einer größeren, Streiffeld von 38 ha und einer kleineren, Kellersberg von etwa 13 ha, letztere nur für Arbeiterhäuser. Zu beiden Kolonien gehörten die üblichen gemeinsamen öffentlichen Gebäude wie Volksschulen mit Lehrerwohnungen, Verwahrschulen nebst Kindergarten und Spielplätzen, Konsumanstalten, Bäckerei, Metzgerei mit Schlachthaus, Bade- und Waschanstalt, Erholungsheim mit großem Saalbau, ferner öffentliche Gartenanlagen, Plätze, Brunnen usw. Die einzelnen Hausgrundstücke für die Arbeiterwohnungen sollten einschließlich des Gartens eine Grundfläche von 200—220 qm umfassen, diejenigen für die Beamtenwohnungen etwa 400 bis 500 qm je nach Größe der Wohnung und für die Oberbeamten fast 800 qm.

Die Arbeiterhäuser waren teils als freistehende Einzelhäuser, teils in Gruppen von 2—5 aneinander gereihten Bauten, teils auch als geschlossene Reihenhäuser zu errichten, jedoch sollte das Einzelhaus nur in ganz beschränkter Zahl zugelassen werden, da man sich seiner vielen Nachteile gerade für eine kleine Wohnung durchaus bewußt war. Die einzelnen Häuser sollten bei jeder Kolonie zu $^1/_{10}$ drei, zu $^6/_{10}$ vier, zu $^2/_{10}$ fünf und zu $^1/_{10}$ sechs Räume einschließlich Küche umfassen, zudem Keller, Boden, Stallung und einen nach dem Grubensystem außerhalb der Häuser zu errichtenden Abort. Gewünscht waren ferner ein Erdgeschoß mit 3,10 m lichter Höhe und ein Obergeschoß oder ausgebautes Dachgeschoß mit 3 m lichter Höhe, je ein besonderer Hauseingang und ein kleiner Vorgarten.

An Beamtenwohnungen waren 40 verlangt und zwar nur für die größere Kolonie Streiffeld; hiervon erhalten zwei Wohnungen — für die Oberbeamten — je 8, zehn je 7 und die übrigen je 6 Räume nebst üblichem Zubehör. Während für die Oberbeamten jedenfalls freistehende Einzelhäuser bestimmt waren, konnten die anderen Häuser u. a. als Doppelhäuser angenommen werden; sämtliche Gebäude waren möglichst gruppiert zu legen und zwar getrennt von den Arbeiterwohnungen auf den westlichen Teil jenseits der beiden Gutshöfe bei A und D (vergl. Tafel 6 in Heft 1 d. Jahrg.). Von den drei zurzeit das Gelände Streiffeld schneidenden Wegen durfte der westliche, der von der Landstraße zu den Gütern führt, verlegt werden, während der Weg von WNW. nach OSO., der das Gelände fast halbiert, im wesentlichen beizubehalten war. Auch waren die die Gutshöfe umschließenden Wiesen möglichst zu schonen und zugänglich zu erhalten.

Bei der Aufteilung des Grundstückes schwebte den Verfassern der Gedanke vor, zunächst den ländlichen Charakter zu betonen, und da die zukünftigen Bewohner alle sich aus der Landbevölkerung zusammensetzen, ein Arbeiterdorf zu schaffen, den einzelnen Gebäuden ein möglichst schlichtes Gepräge zu geben und sie vorwiegend in dem Rahmen der umgebenden Natur zur Geltung zu bringen; ein nicht geringer Vorzug vor der Mehrzahl unserer bisherigen Arbeiteransiedlungen. Der ganzen Anlage sollte der Stempel der so heimatlich anmutenden, ewig reizvollen Vorstadtstraßen und Gäßchen unserer Landstädtchen mit ihren anspruchslosen kleinen Häuschen aufgedrückt werden, die sich besonders in Süddeutschland sowohl wie in unseren Küstenstädten bis zur Niederlande hin in zahlreichen Typen erhalten haben. Mehr Poesie als diesen Schmuckkästchen eigen, kann und braucht der heutige Architekt nicht zu erstreben.

Zu schlicht, wie besonders kluge Pharisäer so oft meinen, können diese vor allem durch Farbe und Kontur wirkenden Häuschen niemals wirken; nicht jedes einzelne Haus soll wirken, — ein Fluch, der auf allen unsern neuen Straßenzügen lastet — sondern stets eine Gruppe; 2—3 Typen solcher kleiner 5—7 m breiter einstöckiger Häuser genügen vollständig, in Einzelheiten braucht nur ein wenig gewechselt, die Fensterteilung geändert, die Tür verschoben zu werden, der rauh angeworfene bezw. angeschlemmte Bewurf in wenig Tönen anders gefärbt zu sein, dort die Fensterladen braun, hier weiß, dort Blumenbretter, hier zierliche Gardinchen, dort die Mauerfläche mit grünen Schlingpflanzen belebt zu sein; dies genügt alles, genügt vollkommen und dies ist das Mittel und die Sprache des mit dem Gemüte schaffenden Architekten. — Fort mit allen kleinlichen Sächelchen und Dächelchen, muß man immer wieder rufen, fort mit der Stilmeierei, redet und bauet wie euch der Schnabel gewachsen ist, so, wie es unsere Vorfahren taten, als sie alle die heute in der Heimatkunst so laut gepriesenen naiven Bauten in Stadt und Land aufführten.

Während Dachfirst und Dachtraufe sich zwanglos in gleicher Höhe aneinander reihen, nur ab und zu an markanten Punkten wie Straßenkrümmungen, Mündungen usw. ein oder mehrere kleine Giebelchen die Linie unterbrechen sollen, ist die Stelle des Hauses selbst in der Straße von entscheidender Wichtigkeit hier, wo gleich die geringste Verschiebung sich bemerkbar macht und dem Straßenbilde seinen Charakter leiht. Fügen sich weiterhin noch Vorgärten an der einen oder andern Seite ein oder ein hübsch ausgebildetes Gartentor, das zu den hinteren Gärten führt, oder eine Baumgruppe schließt das ganze Bild harmonisch ab, so fragt man sich wirklich, warum noch immer so ängstlich und unbeholfen nach trivialen Architekturmotiven ge ucht wird. Würde weniger „in Architektur gemacht", stände es um unsere Baukunst und Städtebau weit erfreulicher, denn Hochbau- und Straßenführung sind nun einmal der Wechselwirkung unterworfen.

Als empfehlenswertester Typus für die Arbeiterhäuser hat sich das Reihenhaus erwiesen, weshalb es in beiden Kolonien fast vorherrschend ist; denn nicht nur in der Ausführung ist es wohlfeiler, sondern es bietet auch durch den gegenseitigen Schutz, durch Erhaltung der Wärme

und besonders durch das Fernhalten von Staub- und Zugwind unendlich viel mehr Vorzüge als die so lang gepriesene offene Bebauung, die selbst bei den vornehmeren Straßen durch nichts sich mehr empfiehlt, es müßte denn ausgesprochenes Villenviertel sein. Bei beiden Kolonien ist eine große Ringstraße vorgesehen, die als Erholungspromenade mehr oder weniger bepflanzt, durch entsprechende Einzelgestaltung für Auge und Ziel reiche Abwechselung bietet. Allenthalben, wo ein Zugang von der Hauptverkehrstraße in die Kolonie hineinführt, ist ein Vorplatz geschaffen, der mit seiner malerischen Gruppierung zum Besuch der Kolonien einladet, ohne dem flüchtigen, hastenden Vorübergehenden gleich das ganze innere Bild zu enthüllen; wer eben die Kolonie mit ihrem Leben und Treiben sehen will, soll sich Muße dazu nehmen und eintreten, um von den verschiedenen Gesichtspunkten das Ganze auf sich einwirken zu lassen.

Die gemeinsamen Gebäude sind an einem Platze zusammengelegt, der besonders in der Richtung vom Haupteingange her ein wirkungsvolles Bild ergeben dürfte. Die Wirkung wurde noch erhöht, indem das rückwärtige Gelände im Zuge dieser Straße entgegen einer Forderung im Ausschreibungsprogramm nicht abgetragen, sondern in seiner jetzigen Steigung von 5—6 m belassen wurde, so daß der hinter dem Erholungsheim liegende Garten mit seinen hochragenden Baumgruppen das ganze Platzbild nach Norden hin abschließt, während östlich die auf dem höchsten Punkte liegende Badeanstalt die Dominante bildet. Diese Anordnung der öffentlichen Gebäude an der genannten Mittelstraße hat außer dem Vorteil der ziemlich in der Mitte befindlichen Lage den der guten Erreichbarkeit der Beamtenhäuser. In der Südwestecke sind der geringen Breite des Geländes halber nur zwei Längsstraßen angelegt, die zum Teil offen bebaut sind, um ab und zu einen interessanten Durchblick von der Landstraße aus zu schaffen; die sogenannten Rückfronten zu zeigen, lag kein Bedenken vor, da einerseits zu der Kolonie mit ihren verhältnismäßig wenigen öffentlichen Zugängen nur eben diese von sämtlichen Bewohnern benutzt werden sollten, andererseits von der vielfach so verpönten „Rückfront“, wenn überhaupt, so am wenigsten bei ländlichen Bauten, so lange sie logisch sich aufbauen, gar nicht die Rede sein kann, im Gegenteil durch das gleichzeitige Sehen von Rückfronten mit ihren malerisch vorgelegten kleinen Anbauten und von Vorderfronten auf der anderen Seite der schmalen Gasse das Bild nur abwechslungsreicher werden dürfte.

Bei der kleineren Kolonie, Kellersberg (siehe Tafel 7 in Heft 1, wo es heißen muß Kellersberg, nicht Vüllersberg, wie versehentlich gedruckt), liegt der Hauptzugang an der Nordecke, woher der Weg zur benachbarten Grube des Bergwerksvereins führt; Platz und Straßen sind ähnlich denen der anderen Kolonie angelegt. Das Gelände steigt ungefähr 3 m nach Süden hin, um an der Nachbargrenze dann scharf zum Teich hin abzufallen. Der kleine Wald, an dem auch die Schulen liegen, ist der Kolonie nach Möglichkeit erschlossen und ist eine entsprechende Zahl Wege dorthin geleitet; die übrigen Absichten sind aus dem Entwurfe leicht herauszulesen, von dem auf Tafel 55 noch einige charakteristische Lösungen folgen.

NOCH EINMAL „BILLIGE STADTPARKE“.

Von F. RUD. VOGEL, Hannover. Arch. B. D. A.

Im Anschluß an die Anregung: „Billige Stadtparke“ des Herrn Erwin Schlüren in Nr. 4 dieses Jahrganges mag es angebracht sein, auf die etwas eigentümlichen dort entwickelten Ideen näher einzugehen und sie auf ihren praktischen Wert hin zu beleuchten. Zunächst mag hervorgehoben werden, daß die von Herrn Schlüren gewünschten gesetzlichen Bestimmungen nicht recht erkennen lassen, was der Verfasser eigentlich will. Ebenso wenig scheint er sich genügend Rechenschaft über die Folgen derartiger Bestimmungen gegeben zu haben.

Es ist sicherlich sehr erfreulich, daß die Stimmen für weiträumigere Bebauung unserer Städte und Schaffung von Luftadern durch Parks und Ähnliches sich mehren und Vorschläge aller Art auftauchen, das Versäumte auf möglichst günstigem Wege für den Säckel der Städte nachzuholen. Bedauerlich bleibt es aber, daß manche Stadtverwaltungen ihre Ohren diesen Stimmen verschliessen und in kurzsichtiger Finanzwirtschaft um einer augenblicklichen kleinen Einnahme willen, morgen das Vielfältige dieses Gewinnes aufwenden müssen, um das Versäumte nachzuholen und Luftadern künstlich zu schaffen, soweit dies überhaupt noch möglich. Man sollte kaum glauben, daß Festungsstädte wie Spandau, Küstrin, Posen ähnlich, wie Magdeburg vor nicht langer Zeit, Grundstückshandel mit den Bodenflächen der in Wegfall kommenden Wallanlagen treiben. Sie lassen mit großen Kosten die Wälle in die Gräben stürzen und Alles einebnen, um die Innenstadt mit den Vorstädten zu einem unheimlichen Häusermeer zusammenzuschweißen. Und alles um des schnöden augenblicklichen Gelderwerbs willen, der sich nachher als das Gegenteil herausstellt. Das eingeebnete Gelände hätte sich mit wenig Prozenten der Kosten, die die Einebnung erforderte, in die reizvollste Parkanlage mit Hügel und Tal, Rasenhängen, Wasserläufen und Seeenbildungen herrichten lassen. Die angrenzenden Landstreifen würden zu der gesuchtesten Wohnlage geworden sein, aus der die Stadtverwaltung mehr herausgeschlagen haben würde, als aus dem aufgefüllten Boden. Infolge des Füllbodens ist dieser für Bauzwecke fast wertlos geworden, weil die Gründungskosten zu hohe werden. Zieht man von dem hieraus sich ergebenden geringen Erlös den großen der Auffüllungskosten ab, so ergibt sich aller Voraussicht nach schon ein Minus gegenüber dem Erlöse aus dem Verkaufe des die Wallanlage umschließenden Geländes, ungerechnet den idealen Wert der eigenartigen hügeligen Parklandschaft als Stadtverschönerung und Luftader.

Wie viele Städte haben noch bis in das erste Drittel des vergangenen Jahrhunderts hinein ihre Wälle gehabt und wie wenige können heute so schöne Anlagen dieser Art, wie z. B. Bremen aufweisen, um die es jetzt von jenen beneidet wird. Das dürfte auch wohl von Magdeburg anzunehmen sein, wie der dort neuerdings wehende Wind

zur Genüge beweist, indem man versucht, durch Ausgestaltung der Außenforts in diesem Sinne wenigstens in etwas das Versäumte nachzuholen. Und wie wenig Jahre ist es her, daß Magdeburg noch dieser Einebnungsmanier huldigte. Auch die Beerdigungsfrage, die in einem gewissen Zusammenhange hiermit steht, ist eine ungemein wichtige, deren Lösung für die Großstädte, wie für die Städte überhaupt nicht schnell genug herbeigeführt werden kann. Denn jedes verlorene Jahr läßt den Wert des Grund und Bodens steigen und fordert später um so höhere Geldopfer. Schön wäre es ja, wenn man diese beiden Fragen, das Großstadtgrün und die Anlage der Friedhöfe verschmelzen und zu beider Befriedigung lösen könnte. Darauf zielt der Vorschlag des Herrn Schlüren ja hin.

Wie wenig größere Besitztümer gibt es überhaupt innerhalb einer Großstadt, wo eine derartige Beerdigung nach seinem Vorschlage und von Erbbegräbnissen, denn um solche würde es sich natürlich nur handeln können, in Bezug auf die Grundfläche möglich wäre. Wie denkt sich der Verfasser hier bei dem Hintergarten eines Einfamilienhauses die Schenkung an die Gemeinde und die Zugänglichmachung als „Großstadtgrün"? Soll das Wohnhaus mit geschenkt und niedergerissen werden? Und was wird aus all denen, die nicht in der glücklichen Lage sind, Besitzer von Einfamilienhäusern zu sein, denen, die zur Miete wohnen? Wo werden sie ihre letzte Ruhestätte finden, wenn die Friedhöfe aufhören sollten?

Weshalb übrigens Herr Schlüren 10—15 m Abstand von der Nachbargrenze für die Grabstätten auf dem Privatbesitze verlangt, ist unverständlich, da doch wasserdichte Grabkammern kaum bedenklicher sein dürften, als gemauerte Abortgruben, bei denen auch nur 1 m vorgeschrieben wird.

„Und dunkel ist der Rede Sinn" — wenn der Verfasser vom eigenen Boden und dessen Schenkung spricht und daran anknüpfend von der jeweilig zu bemessenden Größe der Begräbnißstätte, und daß die reichen Leute möglichst an einander angrenzend ihre Plätze erwerben sollen. Wo soll innerhalb der Städte, im Gewirre der Großstadtstraßen Platz für solche Grabstätten gefunden werden und wo genügende Zurückgezogenheit, um den Angehörigen Gelegenheit zu stiller Andacht zu gewähren? Aber dem Herrn Verfasser scheint es ja mehr um prächtige Denkmäler, als um andächtige Stimmung zu tun zu sein.

Wir müssen daher fast glauben, daß Herr Schlüren von der Idee der römischen Gräberstraßen ausgehend, meint, man solle an bestimmten Straßen, natürlich außerhalb der Städte, Flächen für den Ankauf solcher künstlerisch und durch gärtnerischen Schmuck auszustattenden Begräbnisstellen in größerem Maße für Beerdigungszwecke frei geben. Wo bleibt da aber das „Großstadtgrün"? Auch denke man nur, daß ein solches Verfahren, selbst wenn man mit den Denkmälern so dicht zusammenrücken wollte, wie bei den Gräberstraßen im alten Rom oder die steinerne Geschichte Preußens in der Siegesallee, unsere heutigen Kirchhöfe nicht überflüssig machen würde, denn diese dienen in der Hauptsache den Unbemittelten, die doch auch das Recht haben müßten, irgendwo die letzte Ruhe zu finden. Oder sollte eine Trennung zwischen Reich und Arm im Tode eintreten? — Ruhmeshalle und Armenkirchhof! — Dann würde auch noch der letzte Rest von Poesie von unsern Massengräbern genommen werden, deren Eintönigkeit durch schöne zwischengestreute Grabdenkmäler, wohlgepflegte Gräberstätten und den Hauch der Andacht und Wehmut einigermaßen erträglich wird.

Die würdige und brauchbare Ausgestaltung unserer Friedhöfe ist ohne Zweifel eine brennende Frage, die sich mit der Städteverschönerung in gewissen Einklang bringen läßt. Weshalb legt man nicht nach Art der nordamerikanischen Begräbnisweise die Totenstadt weit außerhalb der Städte mit guter Eisenbahnverbindung oder sonstigem bequemen Verkehrsmittel an und schafft auch bei uns Parkgebiete, wie z. B. Greenwood Cemetery bei New-York und Mount Auburn bei Boston und unzählige ähnliche? Hier wäre bei dem entlegenen und billigen Grund und Boden mit verhältnismäßig wenig Mitteln für Parkanlagen größten Stils Gelegenheit gegeben. Hier ließen sich Berg und Tal, Bäche und Seen auf Kosten nicht der Gemeinde, sondern aus dem Erlöse der besser und bevorzugter gelegenen Begräbnisstellen schaffen. An den diese Gräberparks durchschneidenden Straßen und Wegen könnten ähnlich, wie bei der Gräberstraße Roms, die reicheren Denkmäler in die Parklandschaft eingefügt werden und die etwas verborgener liegenden Massengräber parzellenweise mit Zuhilfenahme von Gebüsch und Laubengängen umschließen. Bei bequemer Dampf- oder elektrischer Bahnverbindung nach solch entlegenem Totengarten würden die Begräbnisse kaum mehr Zeit in Anspruch nehmen, als heute die Leichenzüge bei den weiten Entfernungen in der Großstadt erfordern. So würde die Anhäufung organischer Verwesungsstoffe aus der Nähe der Stadt entfernt und unschädlich gemacht und gleichzeitig dieser Totengarten ein Schmuck und willkommener Anziehungspunkt für die Ausflüge der Großstadt sein, wie Amerika als Beispiel beweist.

Solche Begräbnisplätze haben ihre kleinen Bahnhöfe, die sinnig im Charakter dem Zweck entsprechend ausgestattet, die Überleitung zur letzten Ruhestätte bilden. Sie stellen einen würdigen Bauvorwurf für den Architekten dar, um die ernste Stimmung entsprechend vorzubereiten. Trotz Eisenbahn und dem Realismus des Schnellverkehrs läßt sich hier im stillen Erdenwinkel ein viel würdigerer Rahmen für den Totenkultus schaffen, als die Nähe der lärmenden Großstadt solchen zuläßt. Es würde hier selbstverständlich Vorbedingung sein, daß die Beförderung der Leiche und des Leichenzuges mit der Bahn unbehelligt vom übrigen Verkehr und, wo solches nicht anginge, in sonst entsprechender Weise glatt vor sich gehen könnte. Dies würde sich bei einer regelmäßig, täglich häufiger wiederkehrenden Beförderung ganz von selbst herausbilden. Auch selbst bei abseits der Bahnverbindung liegenden Friedhöfen solcher Art würde die Einrichtung eines Schnellbetriebes wohl für den Unternehmer einträglich sein. Die täglich wiederkehrenden Leichenzugsbeförderungen, das Hinausströmen zahlloser Menschen bei hohen Festtagen, wie Totenfest und ähnlichen, die Beförderung der Vielen, die des Sonntags dem Weltverkehr entfliehen und in stiller Andacht der Ihrigen auf dem Kirchhof gedenken wollen, an den Alltagen die schaulustige Menge, die diesen herrlichen Park mit allen seinen Kunstwerken und Denkmälern als Ausflugsort wählt, würden genügen, um die Kosten mit Gewinn zu decken.

Die Parkfriedhöfe der Großstädte Amerikas, die in weiser Voraussicht in ihren ersten Anfängen mehr denn ein halbes Jahrhundert zurück, meist in Abmessungen von über 200 amerikanischen Morgen groß angelegt wurden, sind häufig auf hügeligem Gelände mit weitem Ausblick gelegen, und Begräbnisorte, wie sie schöner nicht gedacht werden können. Hier verliert der Tod allen Schauer unter dem lieblichen Gewande der Schönheit von Natur und Kunst, wie es die bedeutendsten amerikanischen Architekten und Landschaftsgärtner, wie Olmstedt, gewoben haben.

AUSDRUCK IM STÄDTEBAU.

Von DR. HANS SCHMIDKUNZ, Berlin-Halensee.

Innerhalb der täglichen Einzelarbeit an den praktischen Aufgaben des Städtebaues vergessen wir nur zu leicht, daß dieser ebenso wie andere menschliche Betätigungen ein Gegenstand nicht nur der Praxis, sondern auch der Theorie ist, und daß beide, Praxis und Theorie, gut daran tun, sich beizeiten mit einander zu vertragen. Sofern nun der Städtebau als eine künstlerische Angelegenheit aufzufassen ist, gehört eine Theorie von ihm zu demjenigen Wissensgebiete, das längst unter dem vielberufenen Namen der Aesthetik bekannt ist. Aesthetik, oder wie immer man auch dieses Gebiet nennen mag, ist zuförderst lediglich Sache der Erkenntnis, eine Befriedigung des menschlichen Wissenstriebes, eine Theorie schlechtweg ohne irgend ein Absehen auf praktischen Nutzen, ein Selbstzweck ebenso, wie es im Wesen jeglicher anderen Wissenschaft liegt. Nun weiß man aber aus Erfahrung, daß eine Theorie, wenn sie nur für einen Selbstzweck wirklich gut ist, doch auch häufig oder immer den Nebenerfolg hat, praktisch förderlich zu wirken. Gerade je „reiner“ sie ist, desto mehr kann man sich auf sie verlassen, während eine von vornherein auf praktische Anwendung ausgehende Theorie bereits dem Verdacht ausgesetzt ist, daß sie im Dienst irgend welcher praktischer Rücksichten steht. Kurz, es stellt sich das heraus, was man besonders in der Praxis und Theorie der Pädagogik seit langem schon weiß: das Praktischeste ist und bleibt eine gute Theorie.

Daß nun für jegliche Theorie die Wirklichkeit oder die Praxis im weitesten Sinne der unentbehrliche Hauptgegenstand der Forschung ist, weiß man ebenfalls schon. In dem Maße nun, als dies richtig ist, wird für jegliche Theorie, in unserem Fall also für die Aesthetik, eine Materialsammlung möglichst weiten Umfanges nötig; und zwar nicht nur historisch und geographisch, sondern auch systematisch, zumal insofern, als allgemeine Typen aus der Fülle des verschiedentlichen Einzelnen herausgearbeitet werden sollen.

Nun hat sich die Aesthetik, oder die Lehre vom Schönen oder die Lehre von der Kunst und dergleichen, seit mehreren Jahrzehnten trotz aller Verdienste ihrer Klassiker doch in Richtungen bewegt, welche wenig Aussicht geben, daß sie den einzelnen Teilen ihres Gebietes theoretisch gerecht und praktisch förderlich werden kann. Es ist hier nicht der Ort, über die Einseitigkeiten einer idealistischen und einer formalistischen und anderer Aesthetiken zu sprechen. Nur zwei Seiten der Sache müssen hier festgehalten werden. Erstens erschöpft sich die bisherige Aesthetik fast immer nur in der Beobachtung und Erklärung des Eindruckes, den ein ästhetischer Gegenstand auf den ihm entgegentretenden Menschen macht; an die produzierenden Mächte sowie an die Eingliederung dieses Produzierens in größere Komplexe der Welt, kurz gesprochen: an den Künstler und an das Künstlertum, denkt man hier am wenigsten. Damit steht in engem Zusammenhang ein zweites Versäumnis, das allerdings aus der Praxis insofern eine Bestätigung zu bekommen scheint, als es ja viele angebliche Künstler gibt, die nichts zu „sagen“ haben. Wir meinen die Versäumung der Erkenntnis, daß alle Kunst Aussprache eines seelischen Inneren ist; aber eine Aussprache freilich, die über den naturalistischen Charakter alltäglicher Vorgänge des Aussprechens dadurch hinausgeht, daß sie mit einem besonderen Interesse an den Formen dieses Aussprechens geschieht. Damit ist die Forderung aufgestellt, an die Stelle der bisherigen Aesthetiken eine Aesthetik des Ausdruckes zu setzen und diese Betrachtung auch auf die Erkenntnis und Förderung von Einzelgebieten anzuwenden, bei denen es bisher noch nicht geschehen ist.

Wenn nun jedes wirkliche Kunstwerk Ausdruck ist, und zwar einer, der mit der höchstmöglichen Vollkommenheit der Formensprache geschieht, so liegt darin auch schon dies, daß jedes wahre Kunstwerk den allbekannten Stempel des Individuellen trägt; der Künstler kann gar nicht anders, als seine Sache zu machen, wie sie eben aus seinem eigenen, nicht aus einem anderen Innern kommt. Man weist auf diese Charakteristik alles Künstlerischen besonders gerne dann hin, wenn es gilt, Kunst einerseits und Handwerk oder Gewerbe und Industrie andererseits von einander zu unterscheiden. Man sagt in solchen Fällen: Ein künstlerisches Werk ist dasjenige, das individuell gearbeitet ist. Darin liegt natürlich nichts Unrichtiges und etwas überaus Wichtiges. Indessen ist noch nicht alles Individuelle künstlerisch; es gibt ja auch auf anderen als den künstlerischen Gebieten individuelle Leistungen. Wir möchten die Unterscheidung des Künstlerischen und des Handwerklichen und dergleichen folgendermaßen machen. Es handelt sich bei diesen Unterscheidungen um eine andere als die sogenannte reine Kunst, um die Gebrauchskunst, oder wie man sie nennen will; also um Architektonisches, Kunstgewerbliches und dergleichen mehr. Alle diese Werke dienen einem Zweck und sollen ihn eben auf eine möglichst zweckdienliche Weise erfüllen. Kommt weiter nichts hinzu, so liegt lediglich ein technisches Werk vor. Nun kann aber bei der Produktion eines solchen Werkes außerdem noch das Bedürfnis walten, diesen Zweck und seine Erfüllung in einer möglichst anschaulichen, sinnfälligen, reichlichen, vollkommenen, eigenartigen Weise auszusprechen, von ihm zu singen und zu sagen. So können wir auf dem Gebiete der sogenannten Gebrauchskunst behaupten, daß jedes hierhergehörige Stück eine Zweckbefriedigung ist, aber

nur diejenigen eine künstlerische Zweckbefriedigung sind, welche einen solchen Ausdruck an sich tragen. Keineswegs also zerfällt diese Gruppe in Zweckwerke und Schönheitswerke; sondern Zweckwerke sind alle hierhergehörigen, Schönheitswerke sind einige von ihnen. Und erhalten sie einen Ausdruck, dann sind sie auch individuell.

Wie nun in unserer Wortsprache eine große Fülle biologischer Momente zusammenwirkt, um die und die Mittel der Aussprache zu schaffen und uns im einzelnen Falle zu der und der Aussprache zu bringen: ebenso findet sich auch überall anderswo in der Welt des Ausdruckes eine große Komplikation der Ursachen, auf die das einzelne Werk zurückzuführen ist. Was drängt nicht alles in uns zur Aussprache; und welche große Menge von Faktoren ringen nicht dabei miteinander, daß der eine mehr zur Geltung komme als der andere! Die Trägheitswirkung der Gewohnheit, die Nachahmungswirkung der Mode, die Suggestionswirkung des Sehens von dem, was man glaubt: alles dies wirkt in einer kaum entwirrbaren Weise zusammen. Darum ist es auch mit den Kunststilen keine so einfache Sache, wie es meist den Anschein hat: es wirkt gar zu vieles zusammen, als daß man die Werke einer Periode durch ein paar lineare Grundformen bestimmen könnte. Führt man gar in die bisherige Kunstgeschichte z. B. auch eine Geschichte des künstlerischen Städtebaues ein, so verlangt die Charakterisierung der einzelnen Stile abermals mancherlei Ergänzung. Und gerade auf einem solchen Gebiete kommen dann Dinge wie das Verhältnis des Menschen zu der umgebenden Natur, zu den Verkehrsbedingungen und dergleichen mehr in Frage, so daß man schließlich auch die Anthropogeographie nicht mehr entbehren kann.

Nun hat es aber die Aesthetik nötig, nicht bloß solche Verwicklungen als Ganzes zu betrachten, sondern auch die entscheidenden Faktoren als einzelne Bestandteile des Ganzen für sich zu erkennen. Eins und vielleicht das elementarste Prinzip des ästhetischen Schaffens und des ästhetischen Wohlgefallens ist das der Wiederholung. Im Schaffen wie im Genießen gewährt das gleichmäßige Fortsetzen des einmal Angefangenen eine Befriedigung; und unser Seelenleben ist, insbesondere durch das Gedächtnis, in so weitem Maß auf Wiederholungen angewiesen, daß sich dies auch in der künstlerischen Welt ausprägen muß. Als Sonderfälle oder als Steigerungen des Prinzips der Wiederholung erscheinen dann die bekannten Formen der Symmetrie, des goldenen Schnittes, und dergleichen mehr. Das sind elementare Formen, die nicht überschätzt und nicht unterschätzt werden dürfen. Sie können ästhetisch sehr wertvoll werden, aber sie können auch zum ästhetischen Verderb werden. Sie sind eben elementar, und der weite Reichtum der ästhetischen Welt ist gar nicht möglich, ohne daß über sie, auch wenn sie vielleicht noch erhalten bleiben, hinausgegangen wird. Es gibt nicht bald eine für den theoretischen Kunstkenner und für den praktischen Kunstarbeiter reizvollere und gewichtigere Sache, als eine so recht gelungene Ueberwindung der Symmetrie. Schließlich kommt es auf die sehr einfache Einsicht hinaus, daß wir neben dem Prinzip der Wiederholung auch das der Abwechslung brauchen, und daß wir für beider Zusammenwirkung kaum eine bessere Formel haben, als die allbekannte und immer neubewährte von der „Einheit in der Mannigfaltigkeit".

Nun aber noch eine ganz besondere elementare Angelegenheit der Aesthetik! Keine wirkliche Aussprache geht gleichmäßig vor sich. Jede bewegt sich mehr oder weniger in Akzenten, zwischen denen das weniger Betonte steht. Und zwar findet zu diesen Akzenten hin eine Steigerung statt, und von ihnen weg hinwiederum ein Nachlassen. Allerdings ist der Grad dieses Betonens sehr verschieden. Man beachte, wie im gewöhnlichen Sprechen die Menschen sich durch ihr mehr oder minder starkes Akzentuieren unterscheiden. Es ist vielleicht keine vorschnelle Verallgemeinerung, wenn man erfahren zu haben glaubt, daß der Süddeutsche in seinem Sprechen mehr akzentuiert als der Norddeutsche; und vielleicht hängt damit auch zusammen, daß Süddeutschland in manchen hierhergehörigen Kunstdingen besser daran ist als Norddeutschland. Musikalischer Vortrag ist, wenn er überhaupt künstlerisch sein will, ohne Akzente unmöglich; und eine musikalische Vortragslehre hat die Aufgabe, geradezu eine Naturgeschichte und eine technische Lehre von den verschiedenen Akzenten herzustellen. Daß wir auch im Kunstgewerbe mit Akzenten zu rechnen haben, versuchte der Verfasser anderswo darzutun („Kunst und Kunsthandwerk", Wien, August 1903, VI/6, 7).

Dies gilt jedenfalls von allen Künsten. Nun gibt es aber einige Künste, die als die sogenannten darstellenden mehr nur vorhandene oder als vorhanden gedachte Objekte wiedergeben, wie besonders die Malerei und die Plastik, während andere sozusagen freier gestalten. Abgesehen von der Poesie, die durch ihren Inhalt mehr der ersten, durch ihre Sprachform mehr der zweiten Gruppe angehört, sind es insbesondere die oft in vorschneller Weise aneinandergereihten Künste der Musik und der Architektur, die sich durch einen Gegensatz gegen die eigentlich darstellenden Künste auszeichnen. Die Musik bildet mit der Dichtkunst in dem vorhin angedeuteten Sinn und mit der in weitester Bedeutung gefaßten Tanzkunst die Gruppe der sogenannten redenden Künste. Alle diese Künste sind von der oben auseinandergesetzten Akzentuierung ganz wesentlich abhängig. Indem nun zu diesen Akzenten hinauf- und von ihnen hinabgegangen wird, bilden sich Formelemente mit je einem oder mehreren Akzenten als Mittelpunkte; und selbst ohne jene Akzentlehre würde sich diese „Formenlehre" als eine notwendige Seite der Kunsterkenntnis durchführen lassen. Unsere Mimik gliedert sich in einzelne Gruppen von Gesten und in die elementaren Gesten selber; die Zusammensetzung dieser Gesten aus Bewegungen geht dann wohl nur mehr die Physiologie, nicht mehr die Kunstlehre an. Unsere Wortsprache und Schriftsprache gliedert sich, wenigstens wenn sie wirklich ausdrucksvoll ist, in Absätze, Satzgruppen, Perioden, Sätze und Sätzchen; wahrscheinlich ist das Richtige, hier zu schließen und die einzelnen Worte, aus denen die Sätzchen bestehen, lediglich als Bausteine, nicht mehr als Formelemente der Sprache zu betrachten. Die Musik im eigentlichen Sinne des Wortes besteht jedenfalls nicht aus Tönen, die ja als solche lediglich Sache der Physik sind. Sie besteht vielmehr auch ihrerseits aus letzten Formelementen, d. h. hier aus Motiven, und weiterhin aus den Gruppierungen dieser Motive zu Sätzchen, Perioden usw. So geht jegliches Stück einer redenden Kunst auf Formelemente höheren und niederen Grades zurück. Diese Gliederung kann aber

unmöglich anders bestehen als dadurch, daß die einzelnen Glieder für sich relativ abgerundet und abgeschlossen sind. Zwischen ihnen müssen sich naturnotwendigerweise Partieen finden, die wir kurz als negative Formpartieen bezeichnen können: man mag sie tote Intervalle, Cäsuren, Einschnitte und dergleichen mehr nennen. In der Schriftsprache und neuerdings auch in der Tonsprache bekommt man mit den sogenannten Interpunktionen zu tun, also den Kennzeichnungen der Einschnitte je nach ihrem verschiedentlichen Wert. Eine interpunktionslose Rede in Wort oder Schrift ist bekanntlich namentlich den anspruchsvolleren Hörern und Lesern unsympathisch; und es wird den Frauen, auch den gebildeteren unter ihnen, vorgeworfen, daß ihr Stil und ihre Schrift meist ohne die sonst so willkommenen Einschnitte und Interpunktionen ablaufen. —

Mit diesen allgemeinen ästhetischen Auslassungen sind wir bereits unserem besonderen Thema vom Städtebau und seiner Ausdrucksbedeutung ganz nahe gekommen; es handelt sich nun darum, das Allgemeine auf den besonderen Fall anzuwenden. Der Städtebau ist eine eigene Verwendungsart der architektonischen Kunst. Er gehört dadurch zu den im weitesten Sinne tektonischen Künsten, gruppiert sich also mit dem größten Teil des Kunstgewerbes und der dekorativen Kunst zusammen. Infolgedessen findet auf ihn auch das Anwendung, was wir von dem Verhältnisse zwischen künstlerischen und nichtkünstlerischen Werken der Zweckmäßigkeit gesagt haben. Ebenso wie eine Zimmerausstattung unter allen Umständen einem Zwecke dient, diesem Zweck aber entweder bloß in nützlicher oder auch in schöner Weise dienen kann: ebenso ist der Städtebau unter allen Umständen eine Nutzenssache, kann aber außer dieser Nutzbedeutung auch noch eine künstlerische Bedeutung bekommen, wenn er das Nutzverhältnis in der oben beschriebenen Weise zur Aussprache bringt. Desgleichen kehrt hier die Frage der individuellen oder der nichtindividuellen Gestaltung wieder: wie ein Möbel rein handwerklich sein kann, so kann es auch ein Stadtteil oder eine Stadtanlage sein, und diese können hinwieder auch den bekannten Stempel des künstlerisch Individuellen tragen. Andererseits gehört der Städtebau nicht wie Malerei und Plastik zu den darstellenden, sondern so, wie gemäß einem Musterbeispiel die Musik, zu den freigestaltenden Künsten. Dadurch gewinnt in ihm alles das einen besonderen Wert, was wir über Akzente und Formgliederungen, besonders über Abrundung der Formteile und über Cäsuren gesagt haben. Die Klagen, die sich gegen unseren bisherigen Städtebau so oft und mit wehmütigem Zurückblicken auf bessere Zeiten erhoben haben, bekommen eine festere Gestalt, sobald wir erkennen, wie sehr es in unserer Behandlung der Städte an Akzenten und Gliederungen und Cäsuren und Interpunktionen fehlt.

Allerdings wird nun auch hier, ebenso wie in der Ästhetik überhaupt, eine Materialsammlung als Grundlage der Kritik des Bestehenden sowie der Vorschläge zum Bessermachen nötig sein. Das hauptsächliche Material bilden hier Stadtpläne. Sie sind jedoch nicht nur bisher in zu geringer Anzahl vorhanden, sondern sie gehen gewöhnlich gerade auf das nicht ein, was wir hier brauchen. Vor allem sind größere Maßstäbe nötig. Bei den gewöhnlichen Maßstäben werden zwar die Baublöcke zur Not kenntlich; von den Straßen und Plätzen jedoch erkennt man lediglich ihre Lage, Richtung und dergleichen, nicht jedoch ihre Ausgestaltung im Einzelnen. Wir wollen doch außer der Breite und Länge auch die Ausfüllung der Platz- und Straßenflächen mit den verschiedentlichen Denkmälern, Rasenanlagen und dergleichen mehr kennen lernen, womöglich auch die Pflasterung usw. Das Querprofil einer Straße ist natürlich aus den Horizontalprojektionen der Stadtpläne nicht abzulesen, bedarf vielmehr eigener Vertikalprojektionen. Und zwar wird für manche Straße mehr als ein einziges solches Querprofil darzustellen sein, da die Erweiterungen der Straßen, ihre Kreuzungen und dergleichen mehr ganz besonders entscheidende Momente des Städtebaues ergeben. Mit Plätzen verhält es sich entsprechend.

Abgesehen von dieser Seite der Sache handelt es sich nun um eine wirkliche Geschichtsforschung des Städtebaues. Bisher ist darin auffallend wenig geschehen. Vielleicht der einzige nennenswertere Beitrag dazu stammt von dem Altmeister J. Stübben: „Der Bau der Städte in Geschichte und Gegenwart. Rede zum Schinkelfeste des Architekten-Vereins in Berlin, am 13. März 1895" („Zentralblatt der Bauverwaltung", Berlin 1895, XV. Jahrgang, No. 11—13; auch in Sonderabzug). Die nicht eigentlich historische, sondern systematische Litteratur über den Städtebau ist immerhin beträchtlicher. Wir können sie hier nicht anführen, möchten aber doch erwähnen, daß in den neueren Auflagen von Meyer's Konversationslexikon, namentlich in den Ergänzungs- und Jahressupplementbänden, manches Wertvolle darüber mit einigen geschichtlichen Ausführungen zu finden ist.

Die Reichlichkeit der Materialforschung wird umsomehr nötig sein, jemehr wir auch im Städtebau mit der Verwicklung der verschiedensten Ursachen zu tun haben. Allerdings läßt sich nicht jeder Punkt dieses Gebietes durch anschauliche Darstellungen erweisen. Die Macht der Mode, der Gewohnheit, der Suggestion festzustellen, ist mehr kritische als Sammlungsarbeit. Ein Beispiel für den allgemein verbreiteten Glauben an die ästhetische Notwendigkeit großer Räume im Städtebau ist die landläufige Ansicht, daß unsere großen Plätze besser wirken würden, wenn die sie umschließenden Gebäude weiter auseinandergerückt wären. Man kann hier nun freilich schwer mit dem Experiment eingreifen und beispielsweise die Grenzgebäude eines Platzes zur Probe enger zusammenrücken. Allein man kann doch Aufnahmen von Plätzen in Vertikalprojektion so nebeneinanderstellen, daß notorisch schöne kleine Plätze, wie z. B. der Markusplatz in Venedig, der Rathausplatz in Lübeck, oder der Kapitolplatz in Rom ihren wohltuenden Gegensatz zeigen gegen unsere typischen Riesenplätze, wie z. B. der Königsplatz in Berlin, der Rathausplatz in Wien, der Augustusplatz in Leipzig. Fördert man dann noch die Erkenntnis, daß in aller künstlerischen Ausdruckssprache die letzten Formelemente der Gliederung immer nur von einer mäßigen Ausdehnung sein dürfen, während erst Zusammenfassungen solcher Elemente eine größere Ausdehnung gestatten, so ist auch die Hoffnung vorhanden, daß wir den allgemeinen Glauben an den Wert übergroßer Plätze und überlanger, sowie überbreiter Straßen erschüttern.

Was wir über Wiederholung und Abwechslung, über Symmetrie und ihre Überwindung und dergleichen mehr

gesagt haben, kehrt hier alles in einzelner Anwendung wieder. Daß sich bei den vielgerühmten mittelalterlichen Städten mit ihrer reichen Abwechslung auch allzuviel Abwechslung, allzuviel Mannigfaltigkeit finden kann, ist ebenfalls schon bekannt geworden. Städte wie Aachen, Münster, Kassel enthalten, wie es heißt, in ihren alten Partien doch wohl zu viel Mannigfaltigkeit und zu wenig Einheit. Sonst aber ist das Übermaß an Einheit über der Mannigfaltigkeit der gemeinsame Jammer des bisherigen Städtebaues der neuesten Zeit.

Wenn wir nun versuchen, für die Kunst des Städtebaues ebenso die letzten und die weiteren Formen wiederzufinden, wie sie für die Wortsprache, die Gebärdensprache, die Tonsprache gefunden worden sind; und wenn wir wissen wollen, was denn eigentlich im Städtebau sowohl eine Wiederholung, wie auch eine Abwechslung in der Wiederholung verlangt: so kommen wir zu zwei Arten von Formelementen, einer primären und einer sekundären. Die grundlegende, eigentliche, letzte Einheit im Städtebau ist nicht etwa die Straße oder der Platz, sondern der Baublock. Dieser Baublock wird allermeistens eine Gruppe von Bauten sein, wird aber auch aus einem einzigen Bau bestehen können. Eine solche Formeinheit verlangt nun nach dem, was wir früher gesagt haben, eine gewisse Abrundung, Abschließung, eine Abhebung von anderen solchen Einheiten. Die Cäsuren, die sich dadurch ergeben, sind aber diesmal nicht nur Cäsuren, nicht bloße tote Intervalle, sondern ebenfalls positive Bestandteile des Ganzen. Sie sind als solche technisch gefordert durch die Ansprüche an den Verkehr, an Gesundheit usw. Wir meinen die Straßen und die Plätze. Diese können wir im Gegensatze zu jenen primären Einheiten als sekundäre Einheiten betrachten. Sie werden, obwohl sie von vornherein allen Anschein eines blos Negativen haben, zu positiven und sehr anspruchsvollen Gebilden. Gerade daran fehlt es in unserem Städtebau, daß die Straßen und Plätze positiv behandelt werden sollen und es nicht werden. Man tut gewöhnlich, als seien sie eigentlich nur ein Ausfall an Bauplätzen. Da dieses Gefühl für das Positive der Straße oder des Platzes fehlt, so fehlt nun noch mehr, als es sonst schon der Fall sein würde, das Gefühl für all das, was einem solchen Formelement an Betonung, an Steigerung und Nachlassung, an Abschließung nötig ist. Daher wiederum die Überlänge der Straßen u. s. w., das formlose Weitermachen in unbedachten Raumgrößen, insbesondere jedoch das traurige Verkennen dessen, daß Straße und Platz, wenn sie Ausdruckselemente sein wollen, irgendwie anschaulich geschlossen sein müssen. In jenem geschichtlichen Aufsatze (Seite 126) betont Stübben insbesondere das Feingefühl Michel Angelos für Abschließung der Plätze, das uns um so mehr überrascht, als für ihn selbst die mittelalterlichen Marktplätze wohl noch zu wenig geschlossen waren. Der Gegensatz zwischen den besseren alten und den schlechteren neuen Zeiten des Städtebaues zeigt sich nun auch darin, daß in dem gleichmäßigen Fortlaufen der Wände einer Straße ungefähr gleiches geleistet wird wie bei der Musik in dem gleichmäßigen, akzent- und interpunktionslosen Fortlaufen des Vortrages. Gerade der Städtebau verfügt über so mannigfache Mittel der Abwechselung, der Unterbrechung, der Betonung von Hauptstellen, der loseren Behandlung von Nebenstellen u. s. w., daß jedenfalls nicht die Einrede eines Mangels an Hilfsmitteln gemacht werden kann. Die ungenügende Abstufung der verschiedenen Arten von Straßen, die geradezu verkehrte Anlegung von Straßenungetümen in den Linien des kleinsten Verkehres und dergl. mehr sind Dinge, über die wir hier kein weiteres Wort verlieren brauchen.

Jede Stadt ist eine Individualität für sich, und ist es auf Grund geologischer, klimatischer, anthropologischer, historischer und zahlreicher sonstiger Faktoren. Diese Faktoren erzwingen sich nun auch ihre technische Berücksichtigung trotz aller oft sehr wirksamen Gegenstemmungen. Sie erzwingen sich außerdem, aber ersichtlich schon weniger erfolgreich, eine künstlerische Aussprache dieser ihrer individuellen Situationen. Wie weit sie es bisher wirklich getan haben, muß unsere weitere Materialforschung lehren; und wie weit die Stadtbaumeister in einer Berücksichtigung dieser Situationen zurückbleiben, muß unsere durch diese Studien geförderte praktische Einsicht sein. Die Bedeutung des Ortsgefühles im Städtebau hat noch vor kurzem Ch. Buls im VI. Heft unserer Zeitschrift gezeigt. Tatsächlich fehlt es an diesem Gefühle so sehr, daß nicht einmal das Gelände genügend berücksichtigt wird. Das Bedürfnis, in einem Gegensatze zum Gelände zu bauen, läßt nun auch nicht viel Hoffnung darauf zu, daß es dem Stadtbaukünstler daran liege, die vorhandenen Tatsachen, seien es nun Bodenverhältnisse oder geistige Verhältnisse, recht anschaulich auszusprechen. Eine Stadt ist endlich nicht nur örtliche, sondern auch geschichtliche Individualität. Sie hat ihre Überlieferungen, und sie bietet sie auch gerne dar, auf daß sie vom Künstler zum Gegenstande seiner Ausdruckssprache gemacht werden.

Nun ist im Zusammenhange mit diesen historischen Betrachtungen viel Mühe darauf verwendet worden, die Städte nach bestimmten Typen zu sondern. Stübben und andere haben in diesem Sinne mit manchem Richtigen, verschiedene Arten von Städten und von Stadtplätzen zu unterscheiden gesucht. So hören wir z. B. von Städten, die lediglich dem Schutze gegen Angriffe dienen sollen (Schutztypus), von Städten als Mittelpunkten des Verkehres (Verkehrstypus), dann von Städten als Kunstwerken und etwa noch von Städten der Niedergangszeiten. Ebenso werden die Stadtplätze in ähnliche Arten eingeteilt: Verkehrsplätze, Nutzplätze und Architekturplätze, von denen etwa wieder noch eigens sogenannte Schmuckplätze unterschieden werden. Nach dem früher Gesagten müssen wir hier einen wesentlichen Irrtum feststellen. Eine Stadt ist immer ein Nutzwerk und ein Platz ist es ebenfalls immer. Es bleibt nur die Frage, ob wir lediglich mit einem Nutzwerke zu tun haben, oder mit einem Werke, bei dem zum Nutzen auch noch der künstlerische Ausdruck seiner tektonischen Bedeutung hinzukommt. Architekturplätze oder Schmuckplätze lediglich als solche darf es gar nicht geben, ja kann es gar nicht geben. Verlegen wir uns durchaus darauf, sie herzustellen, so erhalten wir größtenteils ebensolche unmotivierte Schmuckstücke, wie es in der Architektur die aufgeklebten Fassadenelemente oder in der Zimmerausstattung die vielberufenen rein luxuriösen Schmuckgegenstände sind.

Auf einem fruchtbareren Boden befinden wir uns mit dem Versuch, militärische, aristokratische, demokratische und sonst derartige Stadtformen zu unterscheiden. Namentlich das allmählige Zurücktreten und doch noch Weiter-

wirken des militärischen Charakters unserer Großstädte, das Anwachsen eines demokratischen Strebens usw. geben viel Gelegenheit zu historischer Erkenntnis und zu praktischen Folgerungen aus ihr. Die Mischung aus Militärischem und Aristokratischem einerseits, aus Bürgerlichem und Demokratischem andererseits in unseren Städten spricht sich künstlerisch in der so merkwürdigen Verbindung mittelalterlicher Engräumigkeit und neuzeitlicher Weiträumigkeit aus, an der unser Städtebau leidet. Wir wohnen mehr als mittelalterlich, und wir wandeln im Freien mehr als neuzeitlich. Wir wollen freie Demokratie auch in der Stadt haben und tyrannisieren doch das Stadtleben in einer Weise, als gelte es, eine Armee alter Zeit zu kommandieren.

Dazu kommt noch das verschiedentliche Verhältnis einer Stadt zum eigentlichen Lande. So weit sich ein europäischer Stadtypus mit einem außereuropäischen vergleichen läßt, dürfte sich der europäische Typus ganz besonders durch seine schärfere Abhebung von allem Ländlichen kennzeichnen. Die Versuche, wirklich Ländliches in die Stadt hineinzubringen, sind nur ein Mißverständnis. Mit dem städtischen Grün ist bisher wohl mehr Schaden als Nutzen, wohl mehr falsche als wahre Schönheit erreicht worden. Eine Stadt will nun einmal Stadt sein und verlangt auch eine Aussprache dieser ihrer Eigenheit. Die hygienische Unentbehrlichkeit eines Verkehres mit der freien Natur ist nicht dadurch zu erfüllen, daß man diese in die Stadt hineinzwängt, sondern vielmehr dadurch, daß man das Leben der Stadt, soweit es nicht dieser selbst angehört, aus ihr hinausführt. Das ist ja auch eine ständig wiederkehrende Klage gegen unseren Städtebau: das Aufgezwungene, das nicht aus dem wirklichen Leben der Stadt entspringt, sondern künstlich ausgedacht wird. Ihm steht fortwährend ein Aufbäumen gegenüber, das natürlich national und lokal verschieden ist. Nur daß dieses Aufbäumen selber wieder eingeschränkt wird durch den Mangel an Erkenntnis der Fehler, insbesondere durch all jene Mode, Gewohnheit, Suggestion usw., von denen wir gesprochen haben. So läßt das Volksgefühl zu, daß die wenigst gewichtigen Bestandteile unseres Lebens im Städtebau ihren Ansdruck finden, und daß man die wichtigsten Faktoren, statt sie auszusprechen, mit Vorliebe verhüllt. Wir zeigten, wie die Straßen und Plätze mit Vorliebe als bloße Negationen behandelt werden; das Wort „Aussparung" als tadelnde Charakterisierung eines Platzes ist in diesen Zusammenhängen bereits gebraucht worden.

Und trotz dieser Behandlung der freien Flächen als bloßer Negationen überwiegt in unseren Stadtanlagen doch wieder das Netz der Straßen und Plätze, nicht der Baublock. Es ist, als wollte man erst Löcher, und dann das nötige darum herum machen. Die Baublöcke müssen zusehen, wie sie sich in die übrigbleibenden Rechtecke, Dreiecke, Zwickel (insbesondere zwischen den Ausläufern von Sternplätzen) hineinfinden. Die ältere europäische Stadt und wohl auch die ältere asiatische Stadt geht, wie selbst ein nur flüchtiger Blick auf ihre Pläne lehrt, von den Gebäuden und Gebäudegruppen aus und läßt das Übrige sich als Produkt der somit gegebenen Gestaltungen bilden. Wir gehen von dem Straßennetz aus und sind in ihm gefangen.

Es ist hier nicht möglich, auf alle diese Fälle, besonders eines verkehrten, verfahrenen Ausdruckes im Städtebau, einzugehen. Daß man z. B. seine eigene Macht und Größe u. s. w. durch möglichst weite Plätze aussprechen will, ist doch einfach eine Verkehrtheit, wie sie lächerlicher kaum gedacht werden kann. Eher würde auf diesem Wege nach einer geringeren Ausdehnung zu streben sein, die ja durch ihren Gegensatz gegen das in ihr Waltende ähnlich wirken würde, wie in der darstellenden Kunst ein Rahmen, den die Komposition zu sprengen scheint. Nun noch mehr! Wenn aller Verkehr von einem Punkt einer Stadt zu irgend einem anderen auf der Erdoberfläche geführt wird, und wenn die Stadtbauformen dies in aller Deutlichkeit aussprechen, so ist damit gesagt, daß wir uns durchschnittlich in eben dieser Höhe befinden. Tatsächlich aber ist die durchschnittliche Höhe unseres Wandels in der Stadt beträchtlich weiter vom Erdboden nach oben entfernt. Ziehen wir den Durchschnitt zwischen der Höhenlage unseres Wohnens, unseres Zusammenseins außerhalb des Hauses u. s. w., so ergibt sich vielleicht eine Entfernung von, sagen wir: 5—10 m über dem Erdboden. Um also das Getriebe einer Stadt nicht nur tatsächlich mit der meisten Kraftersparung zu fördern, sondern auch ein anschauliches Bild von ihm zu geben, müßte unser durchschnittlicher Verkehrsboden namentlich für Fußgänger ungefähr in der Höhe des ersten Stockwerkes stattfinden. Sollen ferner Baublock und Verkehrsfläche, oder kürzer gesprochen: Haus und Straße, in möglichst bequemer und inniger und zugleich zu anschaulichem Ausdruck gebrachter Wechselwirkung stehen, so ist das Hinabsteigen aus der durchschnittlichen Höhe des Wohnens auf die Straßenfläche und dann wieder das Hinaufsteigen von diesem zu jenem ein Widerspruch gegen die Tatsachen. In der englischen Stadt Chester kommen, wie ich dem Textbuch von Anton Springer zu den kunsthistorischen Bilderbogen (Leipzig 1881, 2. Auflage Seite 313) entnehme, in mehreren Straßen Holzhäuser mit fortlaufenden offenen Gängen im mittleren Stockwerk vor, sogenannten rows. Ich weiß nicht, ob es sich hier lediglich um Privatbalkone handelt; architektonisch ist aber jedenfalls eine Form gegeben, die im Vereine mit der endlichen technischen Durchführung des Prinzipes vom mehrfachen Verkehrsboden einer Stadt dazu führen konnte, unseren Verkehr der Erdoberfläche nach zu erleichtern und getreulicher auszusprechen.

Daß manche Bestrebungen des Städtebaues die Aesthetik lediglich vorschieben, um andere Zwecke zu verdecken, gehört anhangsweise ebenfalls hierher, zumal weil es dazu beiträgt, das Urteil über Stadtbauverhältnisse zu verwirren. Manche sogenannte Domfreiheit ist vielleicht (und ich hörte diese Behauptung mit tatsächlichem Bezug auf die Stadt Köln) in der Hauptsache dadurch zu Stande gekommen, daß die Eigentümer der wegzuräumenden Häuser ein möglichst gutes Geschäft machen wollten. Auf diesem Weg ist freilich unschwer der Schein zu erwecken, als sei eine Domfreiheit notwendiger Ausdruck der Eigenart einer städtischen Baulage und der Gefühle, welche die Bewohner zu ihren Kunstwerken hegen. —

Soweit unser Versuch, eine Aesthetik des Ausdruckes auf den Städtebau anzuwenden. Es konnten nur skizzenhafte Linienzüge sein, und nur allmählig vermag eine nähere Erkenntnis des Ausdruckes auf diesem Gebiet annähernd vollendet zu werden. Um aber auf dem theoretischen und dann auch auf dem praktischen Wege weiterzuschreiten, scheint uns kein Mittel geeigneter zu sein, als daß wir

die Heranbildung der künftigen Stadtbaumeister von vornherein in dem Sinne des von uns Gesagten leiten. Nun wird man einwenden, falls man nicht alle Aesthetik überhaupt ablehnen will, daß eine solche doch in der Ausbildung bequem nach Abschluß der gewöhnlichen Studien nachgeholt werden kann. Allein gerade dagegen müssen wir uns besonders aussprechen. Was nachgeholt werden soll, wird eben nicht nachgeholt. Es ist mit diesen kunstpädagogischen Dingen gerade wie mit musikpädagogischen. Im Musikunterrichte wird gewöhnlich gesagt: „Erst Technik, dann Vortrag!“ So richtig daran dies ist, daß die sogenannte Technik nicht durch anderweitige Einflüsse geschädigt werden darf, was natürlich für baukünstlerischen Unterricht ebenfalls gelten muß, so falsch ist doch der Weg zu welchem jener Ausspruch meistens führt. In der Kunst bedeutet ja die Technik lediglich die Herstellung der Mittel, um künstlerisch etwas zu sagen. Bleibt nun die Aufmerksamkeit auf diese Mittel eingeschränkt, so bekommen wir dann freilich Künstler, die nichts aus sich zu sagen haben. Wenn wir ferner daran denken, daß die künftigen Stadtbaumeister auf Hochschulen gebildet werden, so müssen wir uns erinnern, daß zu einer Hochschule nicht die Isolierung der einzelnen Fächer, sondern eine Zusammenfassung und, soweit möglich, einheitliche Behandlung von ihnen allen gehört, eine universitas litterarum oder universitas artium. Und gerade der Städtebau berührt sich so sehr mit allen übrigen Künsten, sowie schließlich mit sämtlichen Faktoren des höheren Kulturlebens, daß wir uns die Ausbildung seiner Jünger nicht anders denken können, als daß sie auf die Grundlage einer Aesthetik gestellt wird, wie wir sie eingangs im allgemeinen und dann weiterhin in konkreter Anwendung darzulegen versucht haben.

KLEINE MITTEILUNGEN.

PREISAUSSCHREIBEN des Magistrats der königlichen Haupt- und Residenzstadt München über Herstellung eines architektonischen Abschlusses am nordöstlichen Ende des Maximilianplatzes betr. Ein Münchener Bürger hat durch Vertrag der Stadtgemeinde München aus seinem dereinstigen Nachlasse ein Vermächtnis in Höhe von 200 000 Mark zu dem Zwecke zugewendet, am nordöstlichen Ende des Maximilianplatzes einen architektonischen, monumentalen Abschluß, der schon bei Vollendung der Anlagen in Aussicht genommen war, herstellen zu lassen.

Behufs sofortiger Erlangung von Entwürfen bezw. Modellen hat der Stifter jetzt schon die Summe von 10 000 Mark für einen Wettbewerb zur Verfügung gestellt, an der sich nur Münchener Künstler oder Künstler bayerischer Abstammung beteiligen können.

Diese werden hiermit zur Teilnahme an diesem Wettbewerb eingeladen, wobei Folgendes zu beachten ist:

Bei Anlage des architektonischen Abschlusses ist zu berücksichtigen, daß er nach der Absicht des Stifters ein Erinnerungszeichen an die glorreiche Regierung Seiner Königlichen Hoheit des Prinz-Regenten Luitpold von Bayern bilden soll und etwa in Form eines Tempels mit anschließenden Arkaden gedacht ist. Jedoch sind Lösungen des Gedankens auch in anderer Form durchaus nicht ausgeschlossen.

Ebenso ist die Verwendung des Wassers zulässig und wird insbesondere bildnerischer Schmuck gewünscht.

In dem Kostenbetrage von 200 000 Mark ist eine etwaige Wasser-Zu- und Ableitung, sowie die Gründung nicht inbegriffen; diese Arbeiten werden von der Gemeinde übernommen.

Vorbezeichnete Kostensumme darf nicht überschritten werden. Der Künstler übernimmt die Haftung, daß sein Entwurf um den Betrag von 200 000 Mark ausgeführt werden kann.

Die Zeichnungen sind im Maßstabe 1 : 20, die Modelle im Größtmaßstabe von 1 : 10, die Grundrisse im Maßstabe von 1 : 100 herzustellen. Auch ist ein Lageplan 1 : 500 beizufügen.

Ein Hinausrücken in den freien Platz (Fahrbahn) ist aus Verkehrsrücksichten nicht zulässig.

Den mit einem Motto zu versehenden Entwürfen ist ein versiegeltes Kuvert beizufügen, das den Namen des Künstlers nebst Wohnungsangabe enthält und als äußere Aufschrift neben dem Motto die Bezeichnung „Architektonischer Abschluß am nordöstlichen Ende des Maximilianplatzes“ zu tragen hat.

Die Entwürfe und Modelle sind spätestens am 2. Januar 1906, abends 6 Uhr, im alten Rathause abzugeben, wo sie nach erfolgter Entscheidung des Preisgerichtes öffentlich ausgestellt werden.

Die hierzu notwendigen Untergestelle usw. sind von den Bewerbern zu liefern.

Für die drei besten Entwürfe werden Preise im Betrage zu 5000, 3000 und 2000 Mark bestimmt. Das Preisgericht, das den Wettbewerb zu leiten, die Preise zu verteilen und den zur Ausführung sich eignenden Entwurf auszuwählen hat, besteht aus den Herren Kommerzienrat Friedrich Seyboth, I. Vorstand des Gemeindekollegiums; Reichsrat Ferdinand von Müller, Kgl. Direktor der Akademie der bildenden Künste; Kgl. Professor Wilhelm von Ruemann; Kgl. Professor Adolf von Hildebrandt; Kgl. Professor Rudolf

von Seitz; Kgl. Professor Dr. Gabriel von Seidl; Kgl. Professor Martin Dülfer; Kunsthändler Hermann Heinemann und I. Bürgermeister Dr. Wilhelm von Borscht.

Ihnen steht das Recht zu, die Preise auch gleichheitlich festzusetzen oder die Gesamtsumme in mehr als drei Preise einzuteilen.

Entwürfe, die schon einmal preisgekrönt wurden, sind von dem Wettbewerb ausgeschlossen.

Die Ausbezahlung der Preise erfolgt sofort, eine endgiltige Vergebung des Auftrages erst nach dem Ableben des Stifters.

Die Zuerkennung eines Preises gibt kein Recht auf die Ausführung, es entscheidet vielmehr das Preisgericht endgültig über die Vergebung der Arbeit.

Die preisgekrönten Entwürfe gehen in das Eigentum der Stadtgemeinde München über, die in beliebiger Weise frei darüber verfügen kann.

Die anderen Entwürfe werden den Einsendern zurückgegeben.

DIE ERLÄUTERUNG zu Tafel 54 folgt in Heft 8. Auf Tafel 56 wird ein modernes Straßenbild beigegeben.

CHRONIK.

DIE „MARTINSPFORTE“ IN WORMS. Die Stadtgemeinde Worms hat einen höchst beachtenswerten Neubau errichtet: die „Martinspforte“, durch die ein altes Wahrzeichen der Stadt wieder hergestellt ist. Nach den Zeichnungen des Peter Hammann war die alte Martinspforte ein reich ausgebauter Torturm, über dessen gotischem Torbogen sich ein offener hölzerner Erker und über diesem zwei weitere Geschosse erhoben, die wohl dem Torwächter zur Wohnung dienten. Bei der neuen Martinspforte, die vom Stadtbauamt entworfen und ausgeführt wurde, sind dieselben Motive wieder verwandt, die nur wegen des gänzlich anderen Zweckes des Baues — im Erdgeschoß liegen Geschäfts-, in den Obergeschossen Wohnräume — etwas verändert werden mußten.

Hofphotogr. Herbst.

Die wiedererstandene „Martinspforte“ in Worms.

Als vortreffliche Ecklösung bietet die wiedererstandene Martinspforte ein schönes Straßenbild auch im modernen Sinne.

EIN MITTELALTERLICHES BAUDENKMAL. Das von der Stadt Nürnberg erworbene und wiederhergestellte Grolandhaus in Nürnberg als schöne Lösung einer spitzwinkligen Straßenecke.

Die STADTGEMEINDE KREMS hat nach Abschluß der vorausgegangenen Verhandlungen beschlossen, die Katastralgemeinde Weinzierl in das Gemeindegebiet von Krems als fünfte Vorstadt — unter Belassung des Namens Weinzierl — einzubeziehen. Weinzierl, das örtlich bereits mit Krems zusammengebaut ist und eine Verlängerung der Hohensteinstrasse bildet, hat 73 größere Häuser, 624 Einwohner und einen Flächeninhalt von 6,39 Quadratkilometern. Für Weinzierl bedeutet die Vereinigung einen wesentlichen Vorteil, da es nunmehr statt 75 Prozent bloß 25 Prozent an Umlagen aufzubringen haben wird und Anschluß an das Kanalnetz und die Tiefquellenleitung von Krems, sowie eine entsprechende Gasbeleuchtung erhält. Für Krems ist die Vereinigung insofern von Vorteil, als es sich infolge der bestehenden Verhältnisse nur gegen Weinzierl zu baulich ausgestalten kann.

ERWEITERUNG DES STADTGEBIETES KÖNIGSBERG I. PR. Der Gesetzentwurf über die Eingemeindung der Vororte Königsbergs besagt: „Das jetzige städtische Gebiet reicht nicht aus, das Wohnungsbedürfnis zu befriedigen. Die Festungswerke hindern den Ausbau. Infolge der Wohnungsnot steigen Bodenpreise und Wohnungsmieten stark. Die Einwohner ziehen in die Vororte und vermindern so die Steuerkraft der Stadt, auch die Industrie macht diesen Wegzug mit. Es sollen deshalb die betreffenden Gemeinden der Stadt einverleibt werden. Auch die Entfestigung kann nicht durchgeführt werden, ehe die Eingemeindungsfrage nicht gelöst ist. Die Verhandlungen über die Entfestigung sind soweit gediehen, daß sie einen erwünschten Abschluß in naher Zukunft erwarten lassen. Die Stadt Königsberg kann die Opfer, die die Entfestigung ihr auferlegt, nicht auf sich nehmen, solange sie nicht die Sicherheit hat, sie in der Steuerkraft der zukünftigen Bewohner des Entfestigungsgeländes zu finden. Durch die Eingemeindung erhält Königsberg einen Zuwachs von 2401 Hektar mit 20 000 Einwohnern; die Stadt wird also nach der Eingemeindung 4440 Hektar, mehr als doppelt so viel wie jetzt, haben und 222 000 Einwohner zählen.

DER SÜDDEUTSCHEN BAUZEITUNG (Schriftleiter Architekt Franz Zell, München) entnehmen wir: Der Tiroler Landesausschuß hat gelegentlich der in den letzten Tagen erfolgten Genehmigung des von Architekt O. Lasne, München, verfaßten Kufsteiner Stadterweiterungsplanes ausgesprochen:

„Endlich muß der Landesausschuß im vollen Einverständnisse mit der K. K. Statthalterei dem Stadtmagistrate aufs eindringlichste und wärmste empfehlen als Baubehörde I. Instanz strenge darauf zu achten, daß die Bauherren bei Ausführung von Neubauten oder Vornahme von größeren Veränderungen an ihren Häusern sich solcher Stilformen und Bauweisen bedienen, welche nicht nur der Stadt zum Schmucke gereichen, sondern auch in das idyllische Landschaftsbild Kufsteins mit seinen ganz besonders anziehenden Naturschönheiten harmonisch hineinpassen. Der weit über die Grenzen unseres Vaterlandes berühmte und nachgeahmte Stil unserer alten heimischen Baukünstler ist in dieser Hinsicht besonders vorbildlich, da dieselben nicht nur etwas an und für sich Schönes herstellten, sondern auch etwas zum Vorhandenen Passendes und harmonisches Ganze stets zu schaffen gesucht haben.

Der § 29 dieser Bauordnung gibt in dieser Hinsicht den Baubehörden eine entsprechende Handhabe. Bei dem anerkennenswerten Bestreben der Stadterweiterung, das Bild von Kufstein so schön als möglich auszugeetalten und bei den großen Opfern, welche der Stadtmagistrat hierfür gebracht hat, ist es nicht nötig, ausdrücklich darauf aufmerksam zu machen, daß eigenmächtige Abweichungen von dem einmal genehmigten Regulierungsplane nach den Bestimmungen der §§ 59 u. folg. nicht nur für den Bauherrn, sondern auch für die Baubehörden absolut verboten und von Straffolgen begleitet ist."

Den in vieler Beziehung anregenden Bebauungsplan wird Herr Lasne alsbald in unserer Zeitschrift veröffentlichen.

Ausgeschriebene Stellen,

aus verschiedenen Zeitschriften zusammengestellt.

Stellung	Art der Beschäftigung	Antritt	Anerbieten an	Dauer	Gehalt
Stadtbaurat	Städtische Bauten	baldigst	Stellvertret. Stadtverordneten-Vorsteher, Justizrat Dr. Schiffmann in Oppeln bis 1. 7. 05.	—	M. 6000,— steigend
Architekt und Baumeister mit Hochschulbildung	Zeichnen und Entwerfen	sofort	Expedition der Deutschen Bauzeitung, Berlin u. O 1089	—	—
Hochbautechniker	Staatsbauten, Werksteinbau im Stile deutscher Renaissance	—	Königl. Landbauinspektor Otte in Stettin, Speicherstraße 9 III	—	—
Ingenieure	Aufstellung von Kanalisations-Entwürfen	sofort	Knoch & Kallmeyer in Halle a. S.	—	—
Gemeindebaumeister	Baupolizei, Straßenausbau, Kanalisations- und Wasserleitungsarbeiten, Behandlung von Fluchtlinienplänen	möglichst bald	Bürgermeister Young in Bredeney a. d. Ruhr bis 25. 6. 05	—	M. 3500,— steigend
Regierungs- oder Militärbaumeister	Neubau des Garnisonlazaretts	sofort	Militär-Bauamt Halle	$2^1/_2$ Jahre	—
Bautechniker	Strassen- und Wegebau, Kanalisation	sofort	Stadtbauamt Osnabrück	—	M. 200,— p. Monat
Ingenieur	Eisenbetonbauten	sofort	Nr. 1088 a. d. Expedition der Deutschen Bauzeitung, Berlin	—	M. 5000,—

BÜCHERSCHAU.

Zeitschrift für Bauwesen, herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Schriftleiter Otto Sarrazin und Friedrich Schultze. Jahrgang 55. Berlin 1905, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn.

Die deutschen Städte, geschildert nach den Ergebnissen der ersten deutschen Städteausstellung zu Dresden 1903. Im Auftrage der Ausstellungsleitung herausgegeben von Professor J. H. Dr. jur. et phil. Robert Wuttke, Dresden. 2 Bände. Verlag von Friedrich Brandstetter, Leipzig 1904.

Beton und Eisen. Internationales Organ für Betonbau, neuere Bauweisen und Bauwerke, herausgegeben vom k. k. Baurat Dr. ing. Fritz von Emperger. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin. Preis des Jahrganges 16 Mark, des Heftes 2 Mark.

Mittelalterliche Rathausbauten in Deutschland. Von Paul Lehmgrübner, kgl. Bauinspektor. I. Teil: Fachwerkhäuser mit 34 Tafeln und zahlreichen Textbildern. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin.

Der Profanbau, Zeitschrift für moderne Geschäfts-, Industrie- und Verkehrsbauten. Schriftleiter: Architekt Hermann Haas, Leipzig. Verlag von J. S. Arnd, Leipzig 1905. Erscheint Anfang und Mitte des Monats. 3 Mark vierteljährlich.

K. Henrici, Beiträge zur praktischen Aesthetik im Städtebau, eine Sammlung von Vorträgen und Aufsätzen. Verlag von Georg D. W. Callwey in München. Broschiert 4 Mark.

Viel Häuser und kein Heim. Zur Naturgeschichte des städtischen Wohnhauses von Fabarius, Stadtbauinspektor. Cassel 1905, Verlag von Max Siering.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

DER STÄDTEBAU

VERLAG VON ERNST WASMUTH A.-G., BERLIN W. 8, MARKGRAFEN-STRASSE 35

ANZEIGEN

II. JAHRGANG 1. AUGUST 1905. HEFT 8.

Erscheint am 1. jedes Monats. Preis bei direkter postfreier Zusendung für Deutschland und Oesterreich-Ungarn Mk. 20,—, für alle übrigen Länder Mk. 24,— pro Jahrgang.

Alleinige Anzeigenannahme bei **C. Behling**, Institut für graphische Industrie, **Berlin W. 66, Leipzigerstr. 13.**

INSERENTEN-VERZEICHNIS.

Actien-Gesellschaft für Beton- und Monierbau, Berlin W. 9.

Baumhold & Co., Hildesheim, Cementwarenfabrik, Beton- u. Tiefbaugeschäft.

Bautechnische Privatschule (Architekt Spenger), München.

Bayer. Metall-Industrie Tobias Forster & Cie., München und Berlin. Selbstspülende Closets „Isaria".

A. Benver, Hofl., Berlin NW. 40. Promenadenbänke, Canalisations-Armaturen.

Franz Birnstiel, Coburg, Garten- und Veranda-Möbel.

Christoph & Unmack, Aktiengesellschaft, Niesky, Ob. Lausitz. Transportable Häuser und Barackenbau.

Deutsche Glasmosaik-Gesellschaft Puhl & Wagner, Hoflief., Rixdorf-Berlin.

Deutsch-Österreichische Mannesmann-Röhren-Werke, Düsseldorf. Stromzuführungs- und Beleuchtungsmaste.

W. Fitzner, Blechschweisserei, Kesselschmiede, mechanische Werkstätten, Laurahütte O.-S. Dückerleitungen, Rohrleitungen, Rohrmasten.

Herrmann Fritzsche, Leipzig. Kunstschmiedewerk.

Göhmann & Einhorn G. m. b. H., Dresden, Gesundheitstech. Anlagen u. Apparate.

J. Haack Nachf. R. Köhler, Steglitz. Gartenarchitekt. Baumschulen.

J. Hegmanns, Köln a. Rh. Schieferplatten.

Louis Herrmann, Kgl. Hofl., Dresden. Papierkörbe für Anlagen, Promenadenbänke, Baumschützer.

Hildesheimer Sparherdfabrik A. Senking, Hildesheim.

Körner & Brodersen, Landschaftsgärtner, Steglitz.

Peter Lambert, Großherzogl. Hoflieferant, Trier. Rosenschulen, Garten- und Parkanlagen.

A. W. Remy & Co., Neuwied a. Rh. Lehrmittelanstalt und Schulbankfabrik.

A. Siebel, Bauartikel-Fabrik, Düsseldorf-Rath und Metz. Bleiisolierung mit Asphaltschutzschichten.

Siemens & Halske Aktiengesellschaft, Berlin SW. Ozon-Anlagen, Wassermesser.

Josef Scherer, Berlin W. 15. Kirchliche und profane Glasmalerei.

Franz Schlüter, Spezial-Geschäft für Beton und Monierbau, Dortmund.

Constanz Schmitz, Berlin NW. 52. Consult. Ingenieur für maschin. Anlagen in Schlachthöfen, Krankenhäusern.

A. Stiefelhagen, Ingenieur und vereid. Geometer, Gera (R.). Vermessungen und Studienpläne.

Heinrich Timm, Berlin N. Dampfwaschmaschinen.

Wichulla, Ingenieur für Kultur und Gartenbau, Berlin-Friedenau.

2. Jahrgang 1905 8. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

RHEINISCHE KLEINSTADTBILDER.

Von JACOB BERNS, Köln-Remscheid.

Das abgelaufene Jahrhundert mit den zeitlich schnell aufeinandergefolgten Erfindungen und mit dem bis dahin ungewohnten, gewaltig emporgeschnellten Reiseverkehre, welcher die Stadt dem Lande näher brachte, hatte es unter anderem im Gefolge, daß dem Volke allmählich aber stetig der Sinn für das Schöne und Bodenständige abhanden ging, und daß dieser Verlust an Schönheitssinn in allen Dingen, so auch bei dem Bauen zum Ausdruck kam. Wenn heute hierin zum Teil auch schon ein Wandel zum Besseren eingetreten ist, so ist die Allgemeinheit dennoch weit davon entfernt, das Maß von Schönheitsgefühl ihr eigen zu nennen, wie es unseren Altvorderen, und selbst noch unseren Großvätern zur Biedermeierzeit, gleichsam in Fleisch und Blut steckte. Mit Freude erfüllt es uns daher, wenn die Werke der Vergangenheit unversehrt auf uns überkommen sind, und es ist unsere heilige Pflicht, bei Eingriffen, die durch die moderne Entwicklung bedingt werden und die es zum Zwecke haben, das Alte oder seine Umgebung mehr oder weniger neuzeitlichen Forderungen anzupassen, mit Takt und Pietät zu verfahren.

Ein taktvoller Baumeister muß der Erbauer des alten Rathauses in Mayen i. d. Eifel (Doppeltafel 57/58) gewesen sein, denn als ihm die Aufgabe gestellt wurde, an dem Marktplatz ein Rathaus zu errichten, setzte er seinen Bau einfach und schlicht, der kleinen Stadt würdig, in die vorhandene Umgebung hinein, so daß das geschaffene Ganze jeden Beschauer entzücken muß. Man hätte es nun als selbstverständlich ansehen sollen, daß dem genannten Werke mit gleicher Rücksicht begegnet würde, als es sich um eine Veränderung des Geschaffenen handelte, und mit aufrichtigem Bedauern sehen wir heute das schöne Bild zerstört, lediglich durch jenes Nachbarhaus, das der Baumeister des Rathauses ehemals so beachtete.

Die Laien sehen freilich den Neubau mit ganz anderen Augen an, als der Fachmann und Kunstverständige; werden erstere doch in ihren Anschauungen vielfach durch die Ortsblätter bestärkt, die mit Freuden feststellen, daß wieder ein alter Kasten einem Neubau weichen mußte, der der Stadt zur Zierde und seinem Erbauer zur Ehre gereicht.

Angesichts solcher Tatsachen ist jeder Einspruch eines Andersdenkenden ein Stich in ein Wespennest, und man hat seine liebe Not, den Leuten beizubringen, daß gerade mit dem Alten ein gut Teil Schönheit und Poesie verloren gegangen ist. Derartige Erfahrungen macht man in der kleinen Stadt und draußen auf dem Lande Tag für Tag. Da baut man, wo es seit altersher üblich war, die Fronten in Fachwerk zu verzimmern oder mit Schiefer zu verkleiden, auf einmal ohne zwingenden Grund einen Rohbau in jener verdammenswerten Art, wie Schulze-Naumburg sie als Gegenbeispiele in seinen Kulturbildern abgebildet hat. Leider gehen die Behörden hierbei sehr oft mit schlechtem Beispiel voran, namentlich wo es üblich ist, den Privatarchitekten bei behördlichen Arbeiten auszuschalten und alles durch die angestellten Beamten auszuführen, die bei der kleinen und mittleren Stadt und auch auf dem Lande nicht allein Verwaltungstechniker des

Straßen- und Tiefbaues, sondern auch Architekten und Künstler sein sollen.

Allein hierdurch ist es erklärlich, daß neue Straßen- und Platzbilder entstehen, die ohne jede Charakteristik sind, und Rathäuser und Schulen, die stark an Kasernen oder Fabriken erinnern und sich durch einen übermäßigen Aufwand von Giebeln, Türmchen, Erkern u. dgl. meist am falschen Platze nur von letzteren unterscheiden.

Dem besprochenen Rathausplatze fügen wir noch 2 Abbildungen des Brückentores aus gleicher Stadt an. (Siehe Tafel 59.) Seine Umgebung hat durch die angefügten Neubauten auch schon etwas von dem früheren Reiz verloren; wenngleich das Giebelhäuschen auf der Innenseite die rechts an das Tor anschließenden Bauten glücklicherweise nicht so stark mitsprechen läßt, so ist es doch geboten, daß das ganze Bild nicht weiter verunstaltet wird.

Zwei Abbildungen eines Kapellchens aus Rhöndorf a. Rhein (auf Tafel 60), angesichts des Siebengebirges, an einer Wegekreuzung gelegen, mögen diese kurze Mitteilung beschließen. Es ist ein anspruchsloses, einfaches Bauwerk, wie man es in dieser Gegend häufig findet, bescheiden am Wege liegend und in landläufigem Material erbaut, spricht es im Verein mit seiner Umgebung so recht zu Herzen. Wie anders möchte es sich wohl ausnehmen, wenn es aus dieser Umgebung losgelöst auf einem freien Platze errichtet wäre oder wenn die jetzige Umgebung verschwände und es von Schablonenbauten benachbart würde, wie sie sich leider in diesem Ort auch schon allenthalben finden. Hoffen wir jedoch, daß man hier sowohl als anderwärts an leitender Stelle zeitig auf das vorhandene Schöne achte und es nicht frivol vernichte; es kann vieles erhalten bleiben, wenn nur der gute Wille vorhanden ist.

ABÄNDERUNG UND FORTFÜHRUNG DES BEBAUUNGSPLANES VON TRIEBES*).

Von A. STIEFELHAGEN, Gera (Reuß).

Der zwischen den beiden Residenzstädten Gera und Schleiz im anmutigen Triebestal gelegene Ort Triebes hatte vor etwa 25 Jahren kaum 1500 Einwohner.

Erst nach Erbauung der Eisenbahn Weida—Mehlteuer, die mitten durch den Ort Triebes führt, und nachdem die Geraer Jute-Spinnerei und Weberei eine Fabrik erbaute, in der jetzt rund 1800 Arbeiter lohnende Beschäftigung finden, vermehrte sich die Einwohnerzahl, so daß Triebes heute etwa 5000 Einwohner zählt.

War schon die topographische Lage des Ortes und der Flur, da das Tal (an einigen Stellen kaum 70 m breit) sehr eng ist und die Berge steil ansteigen, für die Bebauung eine recht ungünstige, so wurde sie durch den Bau der Eisenbahn, die inmitten des Ortes die größte Fläche der ganzen Talsohle einnimmt und den Ort auch in 2 Hälften teilt, für Straßenanlagen nicht gebessert. Die beiden durch die Eisenbahn getrennten Ortsteile sind durch 4 Übergänge in Schienenhöhe miteinander verbunden, die nur mit großen Kosten durch Straßenüberführungen zu ersetzen wären, wozu der sächsische Eisenbahnfiskus vorläufig auch nicht bereit ist.

In der ersten Zeit des für Triebes bedeutsamen wirtschaftlichen Aufschwunges wurde dort planlos gebaut. Jede Straße mußte möglichst die kleinen vorderhand in Betracht kommenden Parzellen so teilen, daß ohne Rücksicht auf Straßensteigungen nur genügend Bauplätze herauskamen. Nachdem die Ortsbehörde einsah, daß bei dieser Art der Ortserweiterung nur die Interessen des Grundstücksbesitzers, aber nicht das allgemeine Interesse berücksichtigt werden konnte, wurde an Aufstellung eines Bebauungsplanes gedacht. Dieser wurde auch im Jahre 1886 unter Mitwirkung des Bauausschusses, aber nur als Lageplan, ohne jedes Nivellement aufgestellt, und zwar mit möglichst sich rechtwinklig schneidenden Fluchtlinien. Daß hierdurch zu große Steigungen, oder sehr hohe Ab- und Aufträge entstanden, kam nicht in Frage. Man war zufrieden, so einen billigen und für die Abschneidung von Bauplätzen praktischen Bebauungsplan zu haben.

Nach diesem Plane ist die stärkste Steigung in den ausgebauten Straßen einmal 1 : 5,2, viermal 1 : 6 bis 1 : 6,2, je einmal 1 : 7,5, 8, 5, 9,5 und 11,1, zweimal 1 : 12 und diese sind wegen der bereits ausgeführten Bebauung vorläufig als unabänderlich zu betrachten. Außer diesen sehr starken Steigungen zeigen aber die Profile der Straßen auch wagrechte Strecken, wie auch solche mit Gegengefälle. Alle übrigen Straßenpläne sind glücklicherweise noch nicht zur Ausführung gekommen; wenn sich auch die Grundstücksspekulation bereits darauf eingerichtet hatte.

Von den nicht zum Ausbau gelangten Straßen wären die meisten nur mit Treppenanlagen oder mit Ab- und Aufträgen von 5 bis 10 m Höhe ausführbar. Eine Straße z. B. liegt in einer Geländesteigung von 1 : 3,5. Die Ortsteile Lerchenhügel, Leidenflur, Kühbergsflur, Grenze mit Forstrevier Neuärgerniß, Sandberg und Bodenäcker sind von der Talsohle aus mit beladenem Wagen kaum zu erreichen. Die Zufuhrstraßen haben alle eine Mindeststeigung von 1 : 6,5. Für die Entwicklung und praktische Anlage des Ortes ist man heute also nicht besser daran, als wenn, wie früher, planlos weiter gebaut worden wäre; vielleicht noch schlechter, denn dann wäre doch noch einmal durch Zufall eine fahrbare Straße entstanden.

Nach diesen für die Ortsbehörde und Einwohner gleich schmerzlichen Erfahrungen wurde im Jahre 1902 beschlossen, einen neuen Bebauungsplan, aber mit Höhenplan, fertigen zu lassen, und wurde dem Verfasser, der bereits unter Leitung des Professor Th. Goecke ähnliche Aufgaben bearbeitet hatte, der Auftrag hierzu erteilt. Die vorhandenen Flurkarten im Maßstab 1 : 2500 wären wol

*) Ein Beispiel, wozu der gedankenlose Schematismus im bergigen Gelände führt, und wie auch unter schwierigen Verhältnissen noch nachträglich ein zweckmäßiger Bebauungsplan geschaffen werden kann. D. H.

zu einem allgemeinen Bebauungsplan-Entwurfe, nicht aber für die Bearbeitung und „Tracierung" der einzelnen Straßen geeignet gewesen. Es mußte dieserhalb eine Neuaufnahme der bestehenden Straßen, Wege und Grenzen und eine Kartierung im Maßstab 1 : 1000 stattfinden. Alle Nebengebäude und nicht aufgenommenen Grenzen wurden nach den Flurkarten eingetragen. Die Höhenlagen der bestehenden Straßen wurden durch Nivellements, und die des offenen Geländes durch Tachymeteraufnahmen, berechnet, auf N.N. festgelegt und in den Lageplan eingetragen, sodann die Höhenkurven in 1 m Abstand auf dem Studienplane konstruiert.

Nach Erledigung dieser geometrischen Vorarbeiten, die wegen der vorhandenen Steinbrüche und des stark eingeschnittenen Geländes auch einige interessante Aufgaben bot, wurden die Grundsätze, nach denen der neue Bebauungsplan aufzustellen war, festgesetzt. Durch das Fürstliche Landratsamt war die Höchststeigung für fahrbare Straßen auf 1 : 15 bestimmt. Außer einigen durch Grenz- und Gefällverhältnisse entstandenen kleinen Baublocks ist eine durchschnittliche Blocktiefe von 55 m bis 60 m angenommen worden.

Für die Höhenlagen der Straßen war maßgebend, daß hier nur billig herzustellende Straßen in Frage kommen konnten, da auch der Wert der entstehenden Neubauten sich in den bescheidensten Grenzen hält. Ein zweistöckiges Wohnhaus mit 100 qm Bodenfläche darf die Bausumme von 8—9000 M. nicht überschreiten, sonst ist eine Rente nicht zu erzielen.

Der südliche und östliche Teil des Ortes, wie Leidenflur, Kühbergsflur und Sandberg hat felsigen Untergrund, und zwar befindet sich schon 1 m unter der Erdoberfläche zum Teil harter, schlechtlösender Felsen. In diesem Teile wäre ein Straßenauftrag bis zu 1 m wünschenswert gewesen, doch woher diese Auftragsmasse nehmen? Der Schutt ist in Triebes nicht sehr häufig zu haben und auch der starken Straßensteigungen halber im Transport zu teuer. Deshalb wurden die Straßen so geplant, daß möglichst wenig Ab- und Auftrag auszuführen ist. Einige Strecken, auf denen 1—2 m Ab- und Auftrag entstehen, waren bei Einmündungen in vorhandene Straßen und bei Überschreitung kleiner Senkungen nicht zu vermeiden. Bei einigen Straßenteilen, wie in den Straßen 1, 3, 6, 11 und 14, die von den Steigungsverhältnissen nicht abhängig sind, wurden die Grenzverhältnisse berücksichtigt.

Um Zufuhrstraßen zu den bestehenden Ortsteilen Leidenflur, Kühbergsflur zu schaffen, wurden von der Schützenstraße aus die Straßen 44, 44a, 42, 34 und von der Südstraße aus die Straßen 40 mit der Steigung 1 : 15, und, um wieder von diesem Berge ins Tal nach der Greizer Straße zu kommen, die Straßen 33 und 32 mit dem Gefälle von 1 : 15 mit möglichst geringem Auf- und Abtrag entworfen. Alle übrigen Straßen in diesem Teile sind für die Teilung in gut zu verwendende Baublocks und soweit nicht mit „Fußweg" beschrieben, auch alle fahrbar, d. h. mit 1 : 15 geplant worden.

Die Zufahrt zum Sandberge ist von der Greizer Straße aus bis zur Geraer Straße durch Straße 31, und von hier aus bis zur bestehenden Nordstraße durch Straße 23 mit der erlaubten Steigung und ohne große Erdbewegung ausführbar. Da das Sandberg-Gelände von der Direktion der Jutespinnerei für Arbeiterwohnungen vorgesehen ist, so wurde mit ihrem Einverständnisse zwischen Straße 23, 23a und dem Sandberge ein Kinderspielplatz angelegt.

Die Hauptverbindung von der Talsohle zu den Bodenäckern wird durch die Straßen 20, 19 und 18 hergestellt. Über die Einmündung der Straße 19 in den Anger und den Abgang der Straße 18 vom Anger über die Lindenstraße mußte wegen der außergewöhnlich schwierigen Bodenverhältnisse ein Sonderplan mit Querprofilen im Maßstabe 1 : 200 aufgestellt werden.

Das Gelände zwischen Bodenäcker und Gartenäcker ist weniger bewegt, und wurden hier die Straßen den Grenzen anpassend entworfen. Um eine gute Auffahrt von der Aumaischen Straße nach den Straßen 10 und 11 zu erhalten, ist der obere Teil der Aumaischen Straße so verlegt worden, daß die 4—5 m hohe Böschung an der rechten Seite bei beiden Einmündungen mit einem Abtrage von nur 2—3 m durchschnitten werden konnte. Durch Verlegung des oberen Teiles der Aumaischen Straße wird diese auch auf beiden Seiten bebauungsfähig.

Die Durchschnittsbreiten der Straßen wurden mit 8 m für Nebenstraßen, 10 m für Durchgangsstraßen angenommen. Im steil abfallenden Gelände wurden auch Durchgangsstraßen mit 8 m Breite angenommen. Vorgärten sind mit 4—5 m Breite, im steilen Gelände nur einseitig, an der Bergseite, vorgesehen. Die Bebauung innerhalb des Orts ist geschlossen, wohingegen außerhalb des jetzigen Ortes nur offene Bebauung, bis zu 2 Häuser aneinander, zugelassen werden soll.

Die Bearbeitung eines derartigen Bebauungsplanes, bei dem es besonders auf eine billige „Tracierung" der Straßen ankommt, ist eine recht interessante und unter Umständen dankbare Aufgabe, wenn auch bis zur endgültigen Fertigstellung viele Varianten der Straßenzüge in Längenprofilen und unter Umständen auch in Querprofilen dargestellt werden müssen.

AUFGABEN DER GARTENKUNST.

Von F. ZAHN, Steglitz.

Es wird der Gartenkunst gar häufig vorgeworfen, sie stände still, böte nichts Neues und brächte nur das seit Jahren Gewohnte mit geringen Abweichungen. Das ist auch wohl der Grund, weshalb von Künstlern, die außerhalb des Faches stehen, häufig versucht wird, in die Gartenkunst den ihrer Meinung nach fehlenden frischen Zug hineinzubringen. Daß in diesem Streben, gewaltsam etwas Neues zu schaffen, manchmal über das Ziel hinausgeschossen wird, ist erklärlich, ist aber auch — und dies sei ganz besonders betont — notwendig. Man sieht so am

besten, wo die Grenze der Möglichkeit liegt, die nicht überschritten werden darf, wenn das Kunstwerk selbst nicht darunter leiden, seinen Wert verlieren soll.

Anregend zu wirken, sei der Zweck nachstehender Zeilen. Wenn auch bei diesen Vorschlägen über das Ziel hinausgegangen wird, sich diese nur bis zu einem gewissen Grade als durchführbar erweisen sollten, so wird doch die Grenze der Möglichkeit leicht gefunden werden können.

Aus dem großen Kreise der gartenkünstlerischen Aufgaben greife ich zunächst die Vorgärten heraus. Vorgärten, ein Schmerzenskind gar vieler Städte und Hausbesitzer. Wie viel Worte und Tinte sind ihretwegen schon verschwendet worden und doch ist das Ergebnis, so lange nicht eine durchgreifende Änderung im Stadtbauplane vorgenommen wird, immer dasselbe. Der Polizei-Vorgarten, der schmale zwischen Straße und Haus eingekeilte Streifen, läßt durch seinen gleichmäßigen Schnitt, durch die meist gleichmäßige Bebauung der Häuserreihe wenig Abwechslung, wenig Entfaltung gartenkünstlerischer Tätigkeit zu, zumal wenn die Straße noch mit Bäumen bestanden ist, die dem Gedeihen der Pflanzung im Vorgarten wenig vorteilhaft sind. Über den Wert oder Unwert, die Berechtigung oder Nichtberechtigung der Vorgärten sei an dieser Stelle nicht gesprochen, vielmehr sei ihre Berechtigung als feststehend angenommen, versucht aber, darzustellen, wie sie künstlerisch ausgestaltet, der Straße ein freundliches Gesicht, den Gebäuden eine wertvolle Rahmung liefern können dadurch, daß sie Platz bieten für Baum und Strauch, für Bäume mit malerisch entwickelten Kronen und ausladenden Ästen.

Eine Unterbrechung der geraden, am Lineal gezogenen Linie der Gebäudeflucht durch Vorspringen und Zurücktreten einzelner Bauteile und Gebäude ist hierzu durchaus notwendig. Der gleichmäßig breite Streifen wird verschwinden und Abwechslung ist leichter zu erzielen.

Wenn auch noch nicht in der gewünschten Vollkommenheit sich darstellend, so erscheint doch der Vorgarten einer Baugruppe in Schöneberg, an der Ecke Stierstraße und Friedenauer Straße und seine Verbindung mit dem Gartenhofe als ein nachahmenswerter Versuch, wert weiter ausgebildet zu werden. Das Ideal allerdings wäre es, wenn man es erreichen könnte, daß die Vorgärten nicht Stück für Stück angelegt, sondern wenn die Vorgärten eines ganzen Baublockes, einer ganzen Straße als eins behandelt würden, als eine Gartenfläche sich darstellten, in welche die Häuser gesetzt sind. Groß sind aber die Schwierigkeiten, die zu überwinden sind, die Grundstücksbesitzer unter einen Hut zu bringen. Boden- und Baugesellschaften, die einen ganzen Block mit einem Male bebauen, müßten mit gutem Beispiel vorangehen. Ein Versuch würde zweifellos Nachahmer finden.

Ob bei einer derartigen Anlage der regelmäßigen oder der landschaftlichen Anordnung der Vorzug zu geben ist, muß abhängig gemacht werden von der Gesamtumgebung, von etwa bereits vorhandenem Baumbestande, den Bodenverhältnissen, der Art der Gebäude usw. Erklärend sei eingefügt, daß unter der Bezeichnung „landschaftlich" nicht etwa eine Anlage zu verstehen ist, die sich durch gekrümmte und gewundene Wege auszeichnet, sondern es bezieht sich in der Hauptsache auf die Anordnung der Pflanzung und den Bodenwurf. Ein landschaftlicher Garten kann ebenso gut einen graden als einen in einer Krümmung geführten Weg aufweisen. Die Pflanzung ist auch nicht als ein Gemisch aller möglichen Sträucher zu verstehen, die möglichst dicht gepflanzt und alljährlich zu Besen zusammengeschnitten werden, sondern in freier ungezwungener Form sollen sich Einzelsträucher, Bäume und Gruppen zeigen, sollen sich an die Gebäude anlehnen, die Architektur der Fassaden durch ihr Grün, durch teilweises Verdecken und kräftige Schattenwirkungen malerischer gestalten.

Daß oft ein Baum an richtiger Stelle von vortrefflicher Wirkung ist, dafür sind sicher Beispiele zur Genüge bekannt. Daß die Pflanzung zur Hebung und Verstärkung der Architektur notwendig ist, den Beweis sehen wir auf allen Architekturbildern, deren Gebäuden Baum und Strauch zugesellt werden, erbracht.

Bedingen die Verhältnisse auch gelegentlich eine vorwiegend landschaftliche Anordnung, so soll diese doch von architektonischen Teilen unterbrochen werden. Diese werden sich an besonders hervorragende Bauteile anzugliedern haben, sollen Hauptgebäude hervorheben und betonen. In Übereinstimmung mit Stil und Haltung des Gebäudes sind sie auszugestalten, so daß auch hierdurch die Einheit und Zusammengehörigkeit zum Ausdrucke gebracht wird. Die trennenden Gitter der einzelnen Vorgärten hätten fortzufallen, die Unterhaltung müßte in einer Hand ruhen, damit auch hierin die Zusammengehörigkeit zu einem großen Ganzen gewahrt und ausgedrückt wird.

Diese Lösung der Vorgartenfrage bedingt allerdings eine Änderung der bisher gewohnten Bebauungspläne, ließe sich den heutigen Bestrebungen vorzüglich einreihen, muß ja doch bei Durchführung des „Städtebaues nach künstlerischen Grundsätzen" so wie so eine Änderung der Baupolizeiordnung vorgenommen werden.

Nun die Stadtplätze.

Zwei Arten von Plätzen sind zu unterscheiden: „Rein architektonische Plätze" und „Erholungsplätze". Den ersteren gebührt der Platz vor Monumentalgebäuden, deren wuchtige architektonische Massen im Platze selbst eine Fortsetzung finden sollen, vor architektonischen Denkmalsaufbauten, wie es z. B. das Bismarck-Denkmal in Köln ist. In scharf umschnittenen Linien, nicht in weichen ausladenden Aestchen und Zweigen soll sich die Pflanzung zeigen, daher die Verwendung von Alleen, Hecken und gradlinigen Rabatten. Durch Böschungen, Wasserbecken, und regelmäßig umschlossene ruhige Wasserflächen, in dem sich Architekturstück und Pflanzung in scharfen Linien spiegeln, kann die Wirkung noch gesteigert werden. Sind diese Plätze nur des Gebäudes oder des Denkmals wegen da, so hat die zweite Gruppe, die der Erholungsplätze, ganz andere Bedingungen zu erfüllen. Der Name schon sagt, welchem Zweck sie dienen sollen; daher sei Ruhe erste Bedingung. Kein Verbindungsweg führe darüber hinweg. Der Verkehr stört die Ruhe, er wird um den Platz geführt oder besser, um begangene Fehler nicht zu wiederholen: Im Bebauungsplan werde die Lage des Platzes so gewählt, daß jeder Verkehr über den Platz ausgeschlossen ist, d. h. drei Wände des Platzes seien geschlossen; an der vierten führe die Straße entlang. Der Platz sei eine Straßenerweiterung, eine Bucht, an welcher der Verkehr vorbei, nicht darüber hinweg geht. Die offene Seite werde ge-

deckt durch dichte Pflanzung, erhalte einen Abschluß durch eine kräftige Baumreihe oder, wenn die Mittel vorhanden, einen architektonischen Abschluß wie der Lustgarten in Potsdam. Dann ist Ruhe gewährleistet, dann ist der Verkehr vom Platze fern. Wie der Platz im Übrigen auszubauen ist, richtet sich ganz nach seiner Form, Größe und Umgebung, ferner danach, ob er in der Hauptsache ein Spielplatz sein, ob er Gelegenheit zum Spazierengehen bieten soll oder gar ein Denkmal aufzunehmen bestimmt ist, ein Denkmal, das keine architektonische Umgebung, sondern eine stille Stelle verlangt, sich hier heraushebend aus dem umschlingenden Grün, der Eigenart dessen, dem es gesetzt ist, an Ruhe und Einfachheit entsprechend. Regelmäßige oder landschaftliche Anordnung und Gestaltung ist ebenfalls von den genannten Bedingungen abhängig. Beides kann natürlich auch nebeneinander, das eine das andere dadurch kräftig zur Geltung bringend, bestehen.

Wie ein Platz angelegt werden kann, bei dem eigentlich alle Bedingungen zugleich zu erfüllen sind, außerdem noch ein nach Möglichkeit zu schonender dichter Bestand vorhanden ist, möge der Entwurf des Maybachplatzes in Friedenau erläutern. (Vergl. Tafel 61 u. 62). An Bedingungen, die notwendig zu erfüllen waren, sind gestellt:

1. Möglichste Schonung des vorhandenen Birkenbestandes.

2. Rücksicht auf das Gymnasium als beherrschenden Monumentalbau.

3. Erhaltung der Schrägverbindung von der Lauterstraße zur Handjerystraße, wegen des Verkehrs nach dem Bahnhofe; gestattet war eine geringe Verschiebung.

4. Anlage eines großen Kinderspielplatzes.

Unter strengster Befolgung dieser Bedingungen ist vorliegender Entwurf entstanden. Der Diagonalweg ist um einige Meter nach Westen gerückt, gedacht als gerade Waldschneise, an deren Ende der Turm des Gymnasiums als „point de vue" steht. Die Birken bilden den Rahmen und die seitlichen Wände, nicht feste, scharf geschnittene Wände, sondern, wie die Waldschneise es zeigt, mit einigen überhängenden ausladenden Aesten, die durch ihre lockere und leichte Form nichts verdecken, sondern zur malerischen Wirkung beitragen werden. Wo die Wand sehr gelockert ist, sollen dunkellaubige Erlen, die schnell wachsen, die Lücke ausfüllen. Zwischen den hellen Stämmen der Birken finden Taxus Platz; die Streifen längs des Weges erhalten Waldblumen und Staudenschmuck, ebenso wie die übrige Pflanzung unter den Birken sich völlig dem Charakter des Birkenwaldes anpaßt.

Das Gymnasium ist in seinem Mittelbau mit dem Portal besonders herausgehoben durch ein in der Axe vorgelagertes Becken, dessen Rand aus Sandsteinplatten, die in Rasenhöhe liegen, besteht. Der seitliche Abschluß wird durch Taxushecken gebildet, über welche die Birken mit ihren hellen Stämmen hinwegragen. Die Querseite, dem Gymnasium gegenüber, nimmt ein um 3 Stufen erhöht liegender architektonischer Sitzplatz auf.

Die übrigen Teile sind mehr nebensächlich. Die Hähnelstraße findet gewissermaßen eine Fortsetzung in der Anlage durch regelmäßige Baumanpflanzung und ein mit vertiefter Mitte in Straßenbreite angelegtes Rasenstück. Sitzplätze sind, um auch den Bedürfnissen eines Erholungsplatzes zu genügen, an geeigneten Stellen vorgesehen. Die sehr wenig benutzte Schrägverbindung von Südwesten nach Nordosten vermittelt unter Benutzung des bereits vorhandenen Weges ein Pfad durch den Wald. Als Rasental gedacht ist der längs des Turnplatzes gelegene von Bäumen nicht bestandene Teil, der in Straßenbreite angelegt nach dem ehemaligen Bebauungsplan als Straße ausgebaut werden sollte. Dies Rasental wird an der Südseite begrenzt durch das Birkenwäldchen, an der Nordseite durch den Turnplatz. Der die Verlängerung des zur Direktorwohnung führenden Bürgersteiges bildende Weg ist ein wenig in das Birkenwäldchen einschwingend geführt worden. Hierdurch wird einmal ein völlig schattiger Weg erzielt, dann aber auch ist es möglich, das hohe, den Turnplatz umschließende Drahtgitter durch entsprechende Pflanzung zu verdecken und den Turnplatz selbst den Blicken Vorübergehender zu entziehen. Der Eingang zum Turnplatz ist auf die verbrochene Ecke gelegt. Auf dem Spielplatze wird der Birkenbestand erhalten, nur die Überständigen und Unterdrückten werden der Axt zum Opfer fallen. Ein dichter Ring von Unterholzpflanzung umgibt den Platz und schließt ihn völlig ab gegen die übrige Anlage. Wie im einzelnen die Auswahl und Anordnung der Gehölze usw. gedacht ist, darauf einzugehen erscheint mir hier nicht nötig, ist auch, als völlige Kleinmalerei, ohne Belang für die Hauptanordnungen.

Ich glaube damit den Beweis geliefert zu haben, daß selbst unter so schwierigen Verhältnissen eine alle Bedingungen erfüllende Anlage geschaffen werden kann.

Auf eine sehr häufige Form von Plätzen, wenn sie überhaupt die Bezeichnung Platz verdienen, möchte ich noch hinweisen, nicht als Muster, sondern mehr als abschreckendes Beispiel. Das sind die „Verlegenheitsdreiecke an Straßenkreuzungen". Es gibt Städte, die eine ganze Sammlung solcher Dreiecke aufweisen. Daß diese Ecken zu gärtnerischem Schmuck gekommen sind, war sicher gerade so wie ihre Anlage, in den meisten Fällen Verlegenheit. Man empfand die große Pflasterfläche unangenehm, namentlich, wenn sie von der Sonne hell beschienen wurde und fand in der Begrünung eine willkommene Abhilfe. Gerade diese Anlagen sind so recht dem Winde von allen Richtungen her ausgesetzt und erfordern einen im Verhältnisse zur Größe hohen Aufwand an Unterhaltungskosten.

Man hätte in einzelnen Fällen besser getan an Stelle der Beete einige große malerische Bäume hainartig mit Rasenuntergrund zu pflanzen. Es würden hierdurch, da diese eine Fortsetzung der Straßenflucht bilden, die großen Flächen als solche weniger in Erscheinung treten und der Charakter einer Straße auf einer längeren Strecke durch die seitlichen Wände gewahrt werden. Vielfach lag allerdings die Ausstattung mit Blumen im Interesse der Hausbesitzer, die dann die Aussicht auf einen „Schmuckplatz" bei der Miete sich mit bezahlen lassen, während einfache Bäume nicht so hoch im Preise stehen. Dem Straßenbilde kommen aber derartige Baumgruppen mehr zugute, da sie es auf größere Entfernung verschönern, als die nur in der Nähe wirkenden Blumenbeete und Rasenflächen.

Ruhe war als das unumgängliche Erfordernis von Erholungspläten bezeichnet. Schutz gegen Wind und Staub beansprucht der Mensch, der Erholung sucht, aber auch die Pflanze, wenn sie gedeihen soll. Beides finden wir

bei den „Innenanlagen“. Daß diese sich bisher so wenig eingebürgert haben, hat wohl nicht zum geringsten seinen Grund darin, daß man sich zu schwer für etwas Neues, selbst wenn es besser als das Alte ist, entschließt.

Mit großer Freude habe ich in Heft 10 (Jahrg. I) den Bebauungsglan von Marienburg von C. Sitte gesehen, der hier fast sämtliche Anlagen als Erholungsplätze in die Baublöcke verlegt hat. Der gegen Innenanlagen häufig angeführte Grund: es sei kein Vergnügen, die wenig ansprechend ausgestattete Rückseiten der Häuser betrachten zu müssen, ist nicht stichhaltig. Abhülfe ist leicht zu schaffen, indem man die Anlage mit einer dichten Grenzpflanzung, der hochgehende Bäume in genügender Zahl beigemischt sind, umgibt. Dann haben wir auch in den Schlingpflanzen ein vortreffliches und vielfach nicht genug gewürdigtes Mittel, die glatten Hauswände angenehm zu unterbrechen und aufzuteilen. Die nach hinten angebauten Wirtschaftsbalkons werden bei der Wertschätzung, der sich auch namentlich in Großstädten die Pflanzen erfreuen, in reichem Maße begrünt werden, und auch so die Eintönigkeit der Hausrückseiten beleben helfen.

Ob es gut ist, außer den notwendigen öffentlichen Zugängen von der Straße her, noch Durchgänge von den einzelnen Häusern für die Bewohner zu schaffen, wage ich im Augenblick nicht zu entscheiden. Bequem sind diese zweifellos und gerade in der leichten und jederzeitigen Erreichbarkeit des Erholungsplatzes liegt ja mit der große Wert. Unvermeidlich ist allerdings eine häufige Durchbrechung der Grenzpflanzung, die jedoch kaum ins Gewicht fallen dürfte, da die Kronen der Bäume sich über dem Wege schließen, und so die Deckung nach oben in keiner Weise gestört wird. Durch Zusammenlegung je zweier Zugänge an die Grenze der benachbarten Grundstücke kann die Anzahl auf die Hälfte verringert werden.

Ein Spielplatz ist stets erforderlich; seine Größenabmessungen seien nicht zu klein gewählt; zugunsten etwaiger größerer Rasenflächen darf hieran durchaus nicht gespart werden. Läßt die geringe Ausdehnung der Innenanlage keinen ausgedehnten Rasen und Anpflanzungen zu, so beschränke man diese auf das Mindestmaß, namentlich dann, wenn in größerem Umkreise diese Anlage die einzige und die Zahl der Kinder eine hohe ist. In großstädtischen Verhältnissen mit hohen Grundwerten und dichter, namentlich Arbeiterbevölkerung, wird eine weise Beschränkung des Schmuckes zugunsten des Spielplatzes wol die Regel bilden müssen.

Was in größeren Anlagen mit mehreren Durchgängen, die gleichzeitig auch als Verbindungswege benutzt werden, die Lage der Spielplätze betrifft, so muss diese nach Möglichkeit so gewählt werden, daß sie abseits dieser Verkehrslinien liegen, und nicht dazu verleiten, den Weg zwischen die spielenden Kinder hindurch zu nehmen. Für beide Teile, Vorübergehende wie Kinder, ist es störend.

Daß außer Bänken auch Unterstandshallen, Brunnen usw. sehr zur Vervollständigung und Bequemlichkeit beitragen, bedarf keines besonderen Hinweises. Wenn man die Frage aufrollt, ob der regelmäßigen oder landschaftlichen Anordnung der Vorzug zu geben sei, so muß diese Entscheidung für jeden einzelnen Fall getroffen werden. Beides hat seine Vorzüge. Letzteres verdient den Vorzug, wenn es sich darum handelt, gleichzeitig die botanischen Kenntnisse der Kinder und schließlich auch der Erwachsenen zu fördern. Es läßt sich bei landschaftlicher Anordnung, da man durch keine Gleichmäßigkeit gebunden ist, eine größere Anzahl verschiedener Gehölze und Pflanzen verwenden.

Die weitere Ausnutzung des Blockinnern für Schulen, Badeanstalten usw. liegt außerhalb meiner Aufgabe. Nicht nur in geschlossenen Blocks ist die Innenanlage wertvoll, sondern auch in Landhausvierteln mit offener Bebauung, wofür der Königin-Luise-Garten in Magdeburg das hervorragendste mir bekannte Beispiel ist. Hier war es allerdings auch das überaus interessante und reizvolle Gelände, das geradezu zu einer derartigen Lösung herausforderte. In freier ungezwungener Lage gruppieren sich um diesen Anlagen-Mittelpunkt die Gärten mit ihren Villen, in ihrer Gesamtwirkung wie aus einem Guß erscheinend, hineinkomponiert in die gärtnerische Umgebung.

Die Frage, ob wir hier in den aufstrebenden Villenvororten der Reichshauptstadt ähnliches schaffen können, ist entschieden mit einem kräftigen „Ja“ zu beantworten. Der Einwand, daß ein landschaftlich so günstiges Gelände hier fehlt, ist nicht stichhaltig. Unsere Berliner Umgebung weist eine Fülle solcher Gelände auf; sogar in allernächster Nähe, in Dahlem.

Es war eigentlich meine Absicht, Bestehendes nicht in den Kreis meiner Betrachtungen zu ziehen. Hier kann ich aber nicht umhin, von dem Standpunkte des Gartenkünstlers aus dem Bebauungsplane zur Aufteilung der Domäne Dahlem meine Zustimmung versagen zu müssen. Ich kann wohl sagen, es tut weh, zu sehen, wie gerade die Teile mit dem günstigsten Bodenwurfe, mit den alten Wasserlöchern von schnurgeraden Straßen durchquert, wie die Löcher ausgefüllt werden, die doch als öffentliche Anlage oder innerhalb eines Privatbesitzes ein Schmuck ersten Ranges hätten werden können. Fast scheint es, als sei nur maßgebend gewesen, möglichst viel Bauplätze herauszuschneiden. Wäre man bei dem Entwurfe der Straßen mehr den Höhenkurven des Geländes als dem Lineal gefolgt, dann hätte sich vielleicht ein kleiner Verlust an Bauplatzzahl ergeben, aber auch eine Ersparnis an Erdarbeit — vor allem der Gewinn künstlerischer Wirkung, die hier in der Reißbrettarbeit vollständig untergegangen ist.

Gerade zur Mitarbeit an Bebauungsplänen für Villenkolonien scheint mir ein landschaftlich geschulter Beirat ebenso wichtig zu sein, als der Architekt und der Ingenieur.

So schließe ich denn meine Ausführungen in der Hoffnung, ein wenig anregend gewirkt zu haben, gleichzeitig aber auch mit dem Wunsche, daß gemeinsame Arbeit Architekt und Gartenkünstler zusammen führen möge, um mit vereinten Kräften dem einen Ziele zuzustreben: „der künstlerischen Durchbildung von Stadt und Haus und Garten.“

EIN STADTPLANVERGLEICH.

Von P. HALLMAN, Stockholm.

Im Auftrage der schwedischen Stadt Mönster ist für ein fast unbebautes Gelände in der Nähe des Eisenbahnhofes (in der Mitte des unteren Planrandes im Textbilde) zum Vergleiche mit dem aus dem vorigen Jahrhundert stammenden alten Plane ein den gegenwärtigen Anschauungen entsprechender neuer Plan ausgearbeitet worden. Die wenigen bereits bebauten Teile (an den beiderseitigen Planrändern) sind besonders kenntlich gemacht; über das Gelände führen zwei Landstraßen, die der ältere Plan vernachlässigt hat, während sie im neueren die Richtung für eine Ringstraße bezw. für eine schräge Hauptverbindung bestimmen.

Die Bebauung war früher durchweg mit Wohnhäusern an 18 m breiten Straßen angenommen. Jedoch soll sie nur in den Hauptstraßen eine ähnliche, in den Nebenstraßen aber und an den Gartenanlagen und Spielplätzen, die innerhalb großer Baublocks geplant sind, eine niedrigere werden, für Eigenhäuser, Einfamilienhäuser, Arbeiterhäuser.

Im schematischen alten Plane war auf den Verkehr keine besondere Rücksicht genommen im Gegensatze zum neuen, der insbesondere dem Ring- und dem Bahnhofsverkehre Rechnung zu tragen sucht. Die Stellung öffentlicher Gebäude bietet ebenfalls charakteristische Unterschiede – nach dem Plane des vorigen Jahrhunderts sollten monumentale Bauwerke, mit Ausnahme vielleicht der Kirche, in die Straßenflucht eingereiht werden, während der moderne Plan dafür monumental gedachte Plätze oder hervorragende Stellen dazu geeigneter Straßenzüge ins Auge gefaßt hat.

Im neuen Plane haben wir also die Annehmlichkeit einer wohlgeordneten Gliederung der Wohnstätten, in dem alten Plane die altgewohnte Langeweile des Schematismus, in dem neuen nach den Verkehrsrichtungen hin gelegte Straßen, im alten die übliche Straßengeometrie, in dem neuen die Berücksichtigung vorhandener Wege und der bereits bebauten Ortsteile, im alten deren schroffe Unterdrückung oder Vernichtung dem Plansysteme zuliebe, im neuen endlich die schönheitliche Ausgestaltung der praktischen Anforderungen, im alten poesielose Nüchternheit, die nicht einmal praktisch ist.

Daraus ergeben sich aber auch wirtschaftliche Vorteile, wie folgende Tabelle zeigt:

	1800 qm	1900 qm
Gebäudeflächen	137 600	138 000
Hofflächen	76 500	105 600
Hausgärten	—	4 400
Gesamtfläche	214 100	248 000
Öffentliche Gebäude	4 700	11 600
Hauptstraßen	117 600	76 600
Nebenstraßen	—	27 800
Pachtgärten	—	20 500
Öffentliche Plätze	31 000	37 000

Die bebaute Fläche für Wohnhäuser ist also in beiden Plänen fast die gleiche, ein wenig höher sogar noch im neuen Plane, der besondere Wohnstraßen vorsieht. Nichtdestoweniger bleiben für öffentliche Gebäude und Plätze, Gärten und Höfe ungefähr 67 000 qm Fläche mehr übrig. Die Grundfläche für viergeschossige Bebauung ist zwar um rund 33 200 qm kleiner geworden; dafür sind aber 33 600 qm Grundfläche für eine niedrigere Bebauung gewonnen. Werden im Durchschnitt für eine Feuerstelle 35 qm gerechnet, so bot der alte Plan, wenn das Erdgeschoß als Wohngeschoß mitgerechnet wird, rund 19 660 Feuerstellen. Nach dem neuen Plane ergeben sich dagegen 14 920 Feuerstellen in viergeschossigen Häusern und 1500 in kleineren Häusern, zusammen 16 420; der Unterschied beträgt also 3200. Die Kosten für die Anlage der Straßen und zwar für 1 qm der Hauptstraßen und der öffentlichen Plätze zu 10 Kronen und für 1 qm der Nebenstraßen zu 5 Kronen angenommen, würden nach dem älteren Plane aber auch rund 2 026 000 Kronen ausgegeben werden, nach dem neueren nur 1 275 000, also 750 000 Kronen weniger. Auf eine Feuerstelle bezogen, im ersten Falle 103 Kronen, im zweiten Falle etwa 72 Kronen.

Durch diese soziale und wirtschaftliche Plangliederung wird außerdem erzielt, daß eine größere Anzahl von Häusern in die Nähe kleiner Gartenanlagen rückt, die Ersatz bieten für größere Garten- und Platzanlagen, deren Anordnung nicht zur Aufgabe diese Planes gehörte.

ANLAGE EINES LANDHAUSVIERTELS BEI HANNOVER.

Von G. AENGENEYNDT, Hannover.

Der Anbau von Einfamilienhäusern in Hannover war im Vergleiche zu anderen Städten bisher nur ein spärlicher. Das Miethaus, mit abgeschlossenen Wohnungen in jedem Geschoß, in Größe und Ausstattung den verschiedenen Bedürfnissen angepaßt, wurde weitaus bevorzugt. Erst in den letzten beiden Jahrzehnten machte sich der Anbau von Eigenhäusern im Stadtgebiete und in einigen benachbarten Vororten in wachsendem Umfange bemerkbar. Bei einer im Jahre 1894 vorgenommenen Umarbeitung der städtischen Bauordnung wurden in richtiger Erkenntnis der zunehmenden Beliebtheit der Einzelhäuser erleichternde Vorschriften für die Erbauung derartiger Häuser erlassen, und besondere Teile des Bebauungsplanes als sog. Landhausviertel festgesetzt. Dabei wurden Landhausviertel mit Bauwich und solche ohne Bauwich unterschieden. Bei Bestimmung der für Landhausviertel festzusetzenden Flächen ist selbstverständlich auf passende Lage und Umgebung möglichste Rücksicht genommen. Namentlich sind die in der Nähe des Stadtwaldes „Eilenriede“ liegenden, für die Bebauung geeigneten Flächen zu Landhausvierteln bestimmt. —

Das auf der Doppeltafel 63 und 64 dargestellte Landhausviertel ist auf einem Gelände angelegt, das sich mit Ausnahme der Provinzial-Blindenanstalt ganz im Eigentume der Stadtgemeinde befand. Es ist am Rande der Eilenriede anmutig gelegen und von der Stadtmitte nur etwa 3 km entfernt. Eine vorzügliche Straßenbahnverbindung, mit einer für großen Verkehr zweckmäßig eingerichteten Haltestelle zwischen der städtischen Waldwirtschaft „Pferdeturm“ und einem Haupteingange zur Eilenriede, macht es von allen Seiten leicht erreichbar. Der Bebauungsplan für das Gelände vor der Blindenanstalt ist bereits im Jahre 1892 von dem Verfasser aufgestellt und mit einigen nicht wesentlichen Abänderungen für die Ausführung beibehalten. Dieses Gelände gehört zu den Landhausvierteln ohne Bauwich, mit der Einschränkung, daß längst der lebhaften Kirchröder Straße die Häuser mit drei vollen Geschossen, anstatt der sonst nur zulässigen zwei vollen Geschosse, erbaut werden dürfen. Das hinter der Blindenanstalt gelegene, nicht zur Eilenriede gehörende Waldgelände wurde im vergangenen Jahre auch zum Aufschluß für die Bebauung bestimmt und durch einen neuen Bebauungsplan an das vorerwähnte Gelände angeschlossen. Das Waldgelände soll in seinem ganzen Umfange mit Bauwich und in besonderer, durch Verkaufsbedingungen sicher gestellter Weiträumigkeit bebaut werden, um auch denjenigen Baulustigen, welche Wert auf einen großen Garten legen, passende Gelegenheit zur Ansiedlung zu geben. Die auf dem Plane dargestellte vorläufige Bauplatzeinteilung, die für die einzelnen Plätze nicht unter 1300 qm hinuntergeht, zeigt, daß diese Plätze nach Tiefe und Frontmaß viel reichlicher bemessen sind, als diejenigen in dem vorderen Teile. Auch sind die Bauplatzpreise geringer angesetzt; sie sollen hier etwa 16 bis 18 M. für das qm, frei von allen Straßen- und Kanalbaukosten, betragen, während in dem vorderen Teile, entsprechend der größeren Ausnutzung 23—28 M. für das qm bezahlt werden.

Der Bebauungsplan zeigt eingangs des Geländes einen größeren Kirchplatz, auf dem inzwischen durch den Architekten E. Hillebrand die Petrikirche in gotischen Formen mit Sandstein-Fassaden erbaut worden ist. Die Stadtgemeinde hat nicht nur den Kirchplatz frei hergegeben, sondern auch noch einen erheblichen Beitrag zu den Baukosten geleistet, um eine monumentale Ausführung des Kirchenbaues zu erreichen. Die schön gestaltete Kirche bildet einen wirkungsvollen Abschluß der breiten Alleestraße „Misburgerdamm“ und gibt mit den umgebenden Gartenanlagen dem Eingange zum Landhausviertel ein sehr willkommnes vornehmes Gepräge. Der weiterhin am Treffpunkte der Scheide- mit der Kirchröder Straße — dem lebhaftesten Verkehrspunkte des anschließenden Vorortes Kleefeld — angeordnete Kantplatz ist als zukünftiger Marktplatz gedacht; er ist vorläufig mit Gartenanlagen versehen, da zunächst ein Bedürfnis für einen Marktverkehr noch nicht vorliegt.

Durch die dem Rande der Eilenriede folgende Kaulbachstraße haben die beiden Viertel, außer der Zuwegung durch die Kirchröder Straße, noch eine namentlich für den Fußgängerverkehr bestimmte durchgehende Verbindung mit einander erhalten. Hinter der Blindenanstalt verläßt

die Kaulbachstraße den Waldrand und legt sich in das Blockinnere, wird aber endlich dem Walde wieder zugeführt, um später eine Verlängerung der Waldrandstraße zu ermöglichen.

Die Bauplätze im Waldgelände südlich der Kaulbachstraße sollen nur einseitig und zwar nach dieser Straße hin bebaut werden. Die Straßenbreiten des Landhausviertels sind möglichst gering bemessen; nur an einzelnen Stellen sind zur Belebung des Straßenbildes, Erweiterungen mit Bepflanzungen vorgesehen. Alle Straßen sind mit Vorgärten von wechselnden Breiten ausgestattet. Als Straßenbefestigung wird Kleinpflaster auf Schotterunterlage verwendet. Die Fußsteige werden, mit Ausnahme der Promenade am Waldrande, mit Asphalt belegt. —

Die Bebauung des Landhausviertels ist im vorderen Teile innerhalb zweier Jahre für hiesige Verhältnisse sehr rasch vorgeschritten. Fast durchweg sind ansprechend gestaltete Häuser entstanden. Hoffentlich nimmt die weitere Entwicklung, auch des im Waldgelände gelegenen Teiles dieses Landhausviertels, einen guten Fortgang.

SOZIALE UND WIRTSCHAFTLICHE VORARBEITEN FÜR STADTERWEITERUNGSPLÄNE.

Von Dr. Ing. FORBÁT, Frankfurt a. M.-Budapest.

I. Allgemeines.

Die Lehre vom Städtebau wird in letzter Zeit immer mehr zu dem, was sie eigentlich sein soll, nämlich zur Wissenschaft der Wohnung- und Arbeitstättenversorgung. Von allen Beteiligten, voran von denen, die es mit der künstlerischen Gestaltung neu werdender Stadtteile ernst meinen, wird es immer lauter betont, daß als erste und hauptsächlichste Bedingung jedes Stadtplans seine von aller Schablone befreite Zweckmäßigkeit betrachtet werden müsse. Ohne Zweckmäßigkeit keine Schönheit. Und wenn schon die Schönheit mit der Zweckmäßigkeit geht, so ist dies in noch erhöhtem Maße der Fall bei allen andern Anforderungen, die an einen Stadtplan berechtigterweise gestellt werden können.

Um eine Aufgabe, vor die man gestellt wird, zweckmäßig lösen zu können, muß man vor allem über den zu erreichenden Zweck eindeutig und vollständig im klaren sein. Der Zweck eines Stadtbauplanes ist aber unbestritten der, den Rahmen für die Unterbringung der vorhandenen und in Zukunft zu erwartenden städtischen Bevölkerung so zu gestalten, daß schon die Art dieser Unterbringung dazu beiträgt, das geistige und materielle Wohl der Bevölkerung nicht nur zu schützen und zu erhalten, sondern auch möglichst zu fördern. Der Stadtbauplan soll daher in erster Linie dafür sorgen, daß den Anforderungen des heutigen Kulturstandes entsprechende Wohn- und Arbeitstätten in einer der Zahl und Zusammensetzung der Bevölkerung angemessenen Art, Menge und Verteilung rechtzeitig und ungehindert bereitgestellt werden können.

Wer bei Aufstellung eines Stadtbauplanes von dieser Grundlage ausgeht, wird mit den Grundsätzen, nach denen der Städtebaukünstler verfahren wird, um bei aller Zweckmäßigkeit gleichzeitig auch ein schönes Städtebild zu erreichen, niemals in Widerspruch geraten können. Die Führung und Abstufung der Straßen in ästhetisch befriedigender Weise, die Verteilung und Ausbildung der Plätze als künstlerischer Ruhe- und Mittelpunkte, die Gliederung der baulichen Massen nach Herrschendem und Beherrschtem, die Steigerung des Charakteristischen in der Landschaft durch entsprechende Anordnung hervorragender Architekturwerke und alles, was sonst noch von den Künstlern im Städtebau für angebracht erachtet werden sollte, um eine schöne Wirkung zu erzielen, läßt sich ungezwungen mit einem Stadtplan erreichen, der in seiner allgemeinen Grundanordnung trotzdem in erster Reihe der möglichst vollkommenen Erreichung seines ureigenen Zieles, nämlich der zweckmäßigen Unterbringung der Bevölkerung, angepaßt erscheint. Wenn demnach dem Verfasser eines Stadterweiterungsplanes die Schönheit des Städtebildes nach der Natur der zu lösenden Aufgabe auch nicht als Selbstzweck erscheinen kann, so wird diese dennoch nicht Not leiden müssen, wenn nur bei der Bearbeitung des Planes Kunst und nüchterne Erwägung neidlos Hand in Hand gehen.

Zur Vorbereitung eines Stadtbauplanes ist vor allem eine möglichst vollkommene Karte und die genaue örtliche Kenntnis des in Betracht kommenden Geländes erforderlich, nach dessen natürlicher Beschaffenheit schon eine Gliederung des Bebauungsgebietes nach seinen verschiedenen Verwendungszwecken erfolgen kann, bei ausgesprochener Eigenart einzelner Gebietsteile oft auch bereits erfolgen muß. Die Orientierung über die in der Nachbarschaft vorhandenen und durch das neue Bebauungsgebiet in organischem Anschlusse weiter zu leitenden, sowie über die sonst noch etwa erforderlich werdenden bedeutenderen Verkehrswege führt zur Festlegung der Hauptlinien des neuen Straßennetzes, die das Gerippe des Erweiterungsplanes zu bilden berufen sind. Erst nach diesen, gewissermaßen topographischen Vorarbeiten kann an die weitere Bearbeitung des Planes geschritten werden, welche die Aufteilung der zwischen den Hauptverkehrszügen gelegenen Gebiete im einzelnen zum Ziele hat.

Um diese Aufteilung in einer dem tatsächlichen Bedürfnisse entsprechenden Weise vornehmen zu können, handelt es sich nunmehr vor allem darum, festzustellen, was auf dem Erweiterungsgebiet eigentlich untergebracht werden soll. Und da ergibt sich aus dem Studium einer großen Anzahl von Stadterweiterungsplänen auch aus neuester Zeit die Wahrnehmung, daß, während sowol die Anpassung an die Eigentümlichkeiten des Geländes als auch die möglichst günstige Ausgestaltung der Verkehrsverhältnisse fast ohne Ausnahme zum Gegenstand eingehender Vorarbeiten und sorgfältiger Erwägungen gemacht worden sind, die Frage nach der Beschaffenheit

der auf dem Erweiterungsgebiet unterzubringenden Bevölkerung die gleich gründliche Behandlung nicht immer erfahren hat. Denn wenn sich der Verfasser eines Stadterweiterungsplanes nur ganz allgemein darüber Rechenschaft zu geben sucht, wieviel Einwohner er bei einer gewissen angenommenen Wohndichte auf dem in Frage stehenden Erweiterungsgebiet unterzubringen imstande ist, so ist dies für die weitere Bearbeitung des Planes als hinreichende Grundlage wohl noch nicht zu betrachten. Dazu sind die auf den Bebauungsplan Einfluß nehmenden Bedürfnisse der auch in kleineren Gemeinden und innerhalb enger begrenzter Bebauungsgebiete niemals ganz homogenen Bevölkerung denn doch viel zu wechselnd, als daß auf Grund von nur die Zahl der Bewohner berücksichtigenden Erwägungen das Richtige getroffen werden könnte. Um so weniger wird dies bei Festlegung der Grundzüge für die bauliche Ausgestaltung der Stadterweiterung in großen Städten der Fall sein, deren Charakter weniger von der Zahl, als von der sozialen und wirtschaftlichen Lage der unterzubringenden Bevölkerung bedingt sein muß.

Die Stadterweiterung wird andere Formen annehmen, wenn wir es mit einer Bevölkerung zu tun haben, die hauptsächlich dem Handel und Gewerbe nachgeht, andere, wenn die Zahl der Beamten und in freien Berufen tätigen Einwohner überwiegt, und wieder andere, wenn auch noch die Bedürfnisse eines ausgedehnten Fremdenverkehrs oder einer großen Anzahl lediglich von ihrem Vermögen oder ihrer Pension lebenden Privatleute berücksichtigt werden müssen. Die Gestaltung der Wohnviertel wird schon in der Grundrißausbildung des Stadtbauplanes verschieden ausfallen, je nachdem man — unbeschadet der für alle Wohnungen in gleicher Weise zu stellenden gesundheitlichen Anforderungen — den verschiedenen Ansprüchen der mehr oder weniger bemittelten Bevölkerungsschichten gerecht werden will, und man muß über die wirtschaftliche Zusammensetzung der unterzubringenden Bevölkerung wenigstens annähernd unterrichtet sein, wenn man die Ausdehnung der diesen verschiedenen Ansprüchen angepaßten Wohnviertel irgendwie richtig einzuschätzen in der Lage sein soll. Ebenso muß man über den voraussichtlichen Umfang, den Industrie und Handel, namentlich auch der Großhandel in dem neu zu erschließenden Gebiet annehmen können, Untersuchungen anstellen, wenn man bei Bemessung der Größe der für diese Zwecke auszuscheidenden Bauviertel nicht vollständig im Dunkeln tappen und alles dem Zufall überlassen möchte.

Die gleiche, wenn nicht noch höhere Bedeutung hat die Kenntnis von der Zusammensetzung der zu erwartenden Bevölkerung für die Aufstellung einer Bauordnung, welche die Ausfüllung des durch den Stadterweiterungsplan geschaffenen Rahmens in einer Weise sicher stellen soll, die den auf Förderung der allgemeinen Wohlfahrt der Bevölkerung gerichteten Bestrebungen des Bebauungsplans kräftige Unterstützung gewährt. Die engen Wechselbeziehungen, die zwischen Bauordnung und Bebauungsplan bestehen, bedingen, daß man sich schon beim Entwurfe des letzteren wenigstens über die Grundzüge der für die einzelnen Stufen in Aussicht zu nehmenden baupolizeilichen Bestimmungen im großen und ganzen klar sein muß. Gerade diese baupolizeilichen Bestimmungen werden aber nur papierne Weisheit bleiben, wenn sie nicht verständnisvoll in den Dienst eines gesunden sozialen und wirtschaftlichen Fortschritts gestellt werden, was wieder nur möglich ist, wenn man sich vorher über die verschiedenartige Zusammensetzung der Bevölkerung und die sich daraus ergebenden verschiedenartigen Bedürfnisse in den einzelnen Bauvierteln Klarheit zu verschaffen gesucht hat.

Eine Stadterweiterung wird ihrer vielseitigen Aufgabe nur dann gerecht werden und gleichzeitig auch in schönheitlicher Hinsicht befriedigen können, wenn zwischen ihr und dem Charakter der innerhalb des zugehörigen Gebietes unterzubringenden Bevölkerung ein eben solcher innerer Zusammenhang besteht, wie er zwischen der äußeren Erscheinung eines Architekturwerkes und dem Zweck, für den das Gebäude errichtet worden ist, vorhanden sein muß, wenn ein befriedigender Eindruck erzielt werden soll. Für die Gestaltung einer Stadterweiterung ist daher neben der Rolle, die der Architekt der einzelnen Gebäude des Erweiterungsgebietes hierbei spielt, und die vom Verfasser des Stadtbauplanes unmittelbar nur wenig beeinflußt werden kann und auch gar nicht beeinflußt werden soll, die Art des Bebauungsplanes sowie der Bauordnung von ausschlaggebender Bedeutung, welche wieder, wie wir gesehen haben, der Zusammensetzung der im Erweiterungsgebiet zu erwartenden Bevölkerung Rechnung tragen müssen. Hieraus geht hervor, daß mit den für die Aufstellung eines Stadtbauplanes erforderlichen sonstigen Vorarbeiten notwendigerweise auch Untersuchungen über die Beschaffenheit des eigentlichen Trägers der Stadterweiterung, der Bevölkerung der neuen Stadtteile, verbunden werden müssen. Daß solche Untersuchungen immer nur eine gewisse Annäherung an die in der Zukunft eintretenden tatsächlichen Verhältnisse zu ergeben imstande sein werden, beeinträchtigt deren Wert durchaus nicht, da es sich bei diesen Vorarbeiten nur um die Festlegung der Grundzüge des Erweiterungsplanes handelt, bei dessen Bearbeitung im einzelnen Veränderungen, die sich gegenüber den zugrunde gelegten Annahmen im Laufe der Zeit ergeben haben sollten, immer noch berücksichtigt werden können.

Die vom Stadtschultheißenamt in Stuttgart herausgegebene, in dieser Zeitschrift bereits besprochene Sammlung der auf die Stadterweiterung von Stuttgart bezüglichen Pläne und Gutachten gibt ein lehrreiches Beispiel dafür, wieviel besser man alle für die Ausarbeitung eines Stadterweiterungsplanes maßgebenden Verhältnisse übersehen kann, wenn sich die Untersuchung auch auf die berufliche und wirtschaftliche Zusammensetzung der Bevölkerung und auf die hieraus sich ergebende wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Gemeinde erstreckt. Jeder unbefangene Leser wird zugeben, daß die bezüglichen Untersuchungen Dr. Rettichs neben den von ingenieurtechnischer und künstlerischer Seite angestellten Vorarbeiten und Erwägungen viel dazu beigetragen haben, den Stadterweiterungsplan von Stuttgart so zu gestalten, daß nunmehr mit Hilfe einer dem Bebauungsplane organisch angepaßten Bauordnung in den Erweiterungsgebieten der Stadt eine Bebauung zu erwarten ist, die allen berechtigten Anforderungen Rechnung tragen wird.

Den Ausgangspunkt der bei Aufstellung von Stadterweiterungsplänen erforderlichen sozialen und wirtschaftlichen Vorarbeiten bildet die Ermittlung der Zusammensetzung und Unterbringung der Bevölkerung in dem bereits

bewohnten Stadtgebiete und, soweit dies auf Grund des vorhandenen Materials durchführbar ist, auch die Erforschung der Schwankungen, denen diese Zusammensetzung im Laufe der Jahre unterworfen gewesen ist. Die Kenntnis dieser Tatsachen ist in zweierlei Hinsicht von Bedeutung. Erstens bilden sie die einzige Unterlage, aus welcher — unter Berücksichtigung der vom Verfasser des Planes mit Bezug auf die Besiedelung des Erweiterungsgebietes gewollten Unterscheidungen — auf die wahrscheinliche Zusammensetzung der zukünftigen Bevölkerung in den neu zu erschließenden Stadtteilen geschlossen werden kann, zweitens bieten sie dem Verfasser die geeignete Handhabe zur Beurteilung derjenigen Verhältnisse in dem bereits ausgebauten Stadtgebiet, deren Verbesserung, bezw. Beseitigung anläßlich der Stadterweiterung ebenfalls mit vorgesehen werden muß, wenn die in den neueren Vierteln angestrebten vollkommeneren Zustände in bezug auf Verkehr, öffentliche Gesundheit usw. allmählich auch in den älteren Stadtteilen erreicht werden sollen, was unbedingt als eine in den Rahmen einer durchdachten Stadterweiterungspolitik gehörige Aufgabe betrachtet werden muß und in neuerer Zeit auch bereits allgemein als solche betrachtet wird.

Im nachfolgenden soll nunmehr zunächst die Zusammensetzung der Bevölkerung in verschiedenen solchen Städten zum Gegenstand der Betrachtung gemacht werden, in welchen sie in der einen oder anderen Richtung eigenartige Merkmale aufzuweisen hat. Die statistischen Angaben entstammen zum größten Teile den verschiedenen Jahrgängen des „Statistischen Jahrbuchs deutscher Städte". Zum Teil wurden auch die Angaben einzelner Zeitschriften, namentlich der „Sozialen Praxis" verwertet.

Tabelle 1.
Zusammensetzung der Bevölkerung einiger Städte nach den verschiedenen Berufsarten.

Stadt	Einwohnerzahl im Jahre 1895 bzw. 1882	Von 1000 Einwohnern entfielen auf					
		Landwirtschaft, Gärtnerei, Fischerei	Industrie einschl. Baugewerbe	Handel und Verkehr	Häuslichen Dienst, Tagelohn usw.	Bürgerl. u. kirchl. Beamte, Militär, Freie Berufe	Ohne bestimmten Beruf
Barmen	126 992 95 521	15 24	745 755	147 135	8 12	37 35	48 39
Essen	96 218 60 087	4 5	707 715	161 152	11 22	49 49	66 57
Bochum	53 842 —	4 6	675 738	162 146	41 17	59 49	59 44
Chemnitz	161 015 97 716	8 6	662 666	200 201	12 12	68 71	50 44
Crefeld	107 245 77 998	18 25	658 666	172 158	41 83	41 31	70 37
Dortmund	111 232 71 079	7 15	653 658	200 196	31 23	49 45	60 63
Hamburg[1]) . . .	625 552 —	9 2	406 440	399 382	34 67	77 54	75 55
Frankfurt a. M. . .	229 279 140 066	25 35	416 370	332 349	52 40	88 94	87 112
Lübeck	69 874 51 948	37 49	419 394	319 334	45 42	80 80	100 101
Mannheim	97 780 54 643	12 23	503 473	318 316	17 17	88 98	62 73
Stettin	140 724 90 816	13 13	419 339	318 299	48 133	108 129	94 87
Bremen	141 133 114 140	22 21	477 495	316 307	16 21	89 79	80 77
Metz	59 794 51 343	8 13	349 350	181 202	41 40	348 308	73 87
Potsdam	58 455 48 883	23 34	346 352	158 142	82 72	248 256	143 144
Kiel	85 666 46 782	14 24	430 455	197 217	57 39	223 202	79 63
Straßburg	135 608 104 477	39 54	401 423	218 218	35 28	218 194	89 83
Freiburg i. Br. . .	53 118 —	37 53	433 406	186 182	21 33	130 140	193 186
Wiesbaden . . .	74 133 50 164	27 33	371 356	217 196	76 90	130 137	179 188
Darmstadt	63 747 —	29 28	384 383	195 194	31 33	212 210	149 152
Karlsruhe i. B. . .	84 030 51 039	9 10	438 392	221 217	19 20	185 221	128 140
Berlin	1 677 034 1 156 945	6 8	535 543	256 246	43 38	90 97	70 68
München	407 307 234 129	16 20	477 446	235 219	30 42	111 127	131 146
Dresden	336 440 222 241	12 11	481 452	235 238	25 32	135 146	112 121
Stuttgart	158 321 117 343	27 47	472 458	240 228	17 16	134 137	110 114

[1]) Die Zählung im Jahre 1882 umfaßte nicht die Vorstädte und Hafengebiete.

II. Die Zusammensetzung der städtischen Bevölkerung nach den verschiedenen Beschäftigungsarten.

Die letzten zwei Volkszählungen, die die Ermittlung der beruflichen Zusammensetzung der Bevölkerung zum Ziele hatten, wurden in Deutschland in den Jahren 1882 und 1895 vorgenommen. Im Statistischen Jahrbuch deutscher Städte sind die Ergebnisse dieser Volkszählungen für 53 Städte mit mehr als 50 000 Einwohnern zusammengestellt. Der Auszählung der städtischen Bevölkerung wurden hierbei folgende Berufsklassen zugrunde gelegt: 1. Landwirtschaft, Gärtnerei, Fischerei; 2. Industrie einschl. Baugewerbe; 3. Handel und Verkehr; 4. Häuslicher Dienst, Tagelohn u. dergl.; 5. bürgerliche und geistliche Beamte, Militär, freie Berufe; 6. ohne besondere Beschäftigung, also Rentner, Pensionäre usw. (Forts. folgt in Heft 10.)

NEUE BÜCHER.

Besprochen von Dr. RUD. EBERSTADT, Berlin.

KARL HENRICI, BEITRÄGE ZUR PRAKTISCHEN ÄSTHETIK IM STÄDTEBAU; EINE SAMMLUNG VON VORTRÄGEN UND AUFSÄTZEN, München (Callwey) 1904.

Ist die Kunst mehr als Form oder mehr als Inhalt aufzufassen? Diese Frage bietet sich immer wieder bei der Betrachtung des modernen Städtebaus. Gewiß hat noch keinem Zeitalter ein solcher Reichtum der Formen zur Verfügung gestanden wie der Gegenwart, und in der ausgiebigsten Verwendung der Kunstformen übertreffen wir jede ältere Periode. Trotzdem wird die künstlerische Gestaltung des modernen Städtebaus allgemein für unbefriedigend gehalten. Ein Hauptübel unseres Städtebaus ist gewiß darin zu erblicken, daß es nicht gelingen will, die virtuos gehandhabten Formen mit dem Inhalt in Einklang zu bringen und für die Aufgaben der Zeit den richtigen Ausdruck zu finden.

Das beste, was die Wissenschaft in einem solchen Zeitalter zu bieten vermag, ist, daß sie den Städtebauer zum Nachdenken über die ihm obliegenden materiellen Aufgaben anregt und ihm die Wege zeigt, auf denen er zu selbständigen Lösungen auf seinem Gebiete gelangen kann. Karl Henrici hat sich mit seiner ganzen Persönlichkeit in den Dienst dieser Bestrebungen gestellt, und es ist ein erfreuliches und willkommenes Unternehmen, daß Henrici die Arbeiten von anderthalb Jahrzehnten uns jetzt in einem stattlichen und geschmackvoll ausgestatteten Bande vorlegt.

Das Buch Henricis ist keine Systematik des Städtebaus; es ist aus Einzelstudien und Vorträgen entstanden und behandelt einzelne Probleme. Ich möchte darin in diesem Falle beinahe einen Vorzug erblicken. Der Techniker wird heute geradezu erdrückt von Systemen und Formeln; er wird demgegenüber bei dem Lesen des Henricischen Buches dankbar gewahr werden, daß er sich der Freiheit des Denkens und der Selbständigkeit der Auffassung an keiner Stelle zu begeben braucht. Wenn ich nun hier den Versuch mache, meinerseits die Darlegungen Henricis nach Stoffgebieten einzuteilen und sie gewissermaßen unter Rubriken zu ordnen, so würde ich sie nach drei Gesichtspunkten zusammenfassen: 1. Anlage der Straßen und Einteilung des Baulandes, 2. Gestaltung der öffentlichen Plätze, 3. Stellung der Monumentalbauten. Auf diesen drei Gebieten bewegen sich die meisten der Untersuchungen Henricis, während die einzelnen Abhandlungen den Stoff jeweils von einer besonderen Seite behandeln.

Für die Straßenanlage stellt H. den wichtigen Satz auf: „schon in den Großstädten selbst sollte in nicht zu großer Entfernung vom Mittelpunkt der Stadt das großstädtische Wesen aufhören (S. 130)“. Der Satz ist treffend geformt und wie dazu geschaffen, daß der Städtebauer ihn sich einprägt und ihn zu weiteren Folgerungen verwendet. Es zeigt sich hierbei auch deutlich, daß über gewisse Ziele im modernen Städtebau allgemeine Übereinstimmung unter den verschiedenen Schulen besteht und daß nur über die anzuwendenden Mittel die Meinungen auseinandergehen. Ich möchte dem H'schen Satze noch hinzufügen, daß die heute in Deutschland herrschende Anschauung über „großstädtisches Wesen“ im Städtebau durchaus undeutsch und durch fremdländische Einwirkungen hervorgebracht ist; über die geschichtlichen Einzelheiten gedenke ich in späteren Arbeiten genauere Angaben beizubringen. — Was die Straßenführung anlangt, so will Henrici keinerlei Zwangsregel anerkennen; weder der Grundsatz der „geraden Straße“ noch der der „krummen Straße“ darf zu einer Schablone werden (S. 89 u. 166). Für die Führung der Straßen in Einzelfällen werden zahlreiche Beispiele und Lösungen, sowohl für ebenes wie für unebenes Gelände, gegeben. Die übermäßigen schematischen Straßenbreiten, deren schädliche Wirkungen in Wohnvierteln heute wohl allgemein anerkannt sind, werden von H. entschieden und mit zutreffenden Gründen bekämpft (S. 175).

Hinsichtlich der Einteilung der Baublöcke, eine der wichtigsten Maßnahmen im Städtebau, wendet sich H. gegen den das Spekulantentum fördernden Schematismus und verlangt nachdrücklich die „Mannigfaltigkeit in der Eigenart der Baugrundstücke“ (S. 8 u. 28). Hiermit ist eine der wesentlichen Anforderungen, denen der Städtebautechniker zu genügen hat, in programmatischer Weise ausgesprochen. Das längliche rechtwinklige Viereck ist im übrigen nach H. als die normal günstigste Planfigur des Baublocks anzusehen; der gestreckten Figur des Baublocks ist gegenüber der gedrungenen der Vorzug einzuräumen (S. 70 u. 71).

Der Wert ernster entwicklungsgeschichtlicher Studien, die sich auf unsere deutsche Vergangenheit beziehen, wird von Henrici in vollem Maße gewürdigt, während der epigonenhafte „Historismus“ kräftig zurückgewiesen wird. Besonders sympathisch berühren die Sätze, die Henrici aus einem Lehrbuche des deutschen Städtebaus — ich meine die Stadt Rothenburg a. d. T. — mit klarem Blicke herausgelesen und knapp gefaßt hat. Die Einfachheit der Mittel und die gewaltige Größe der Wirkungen des alten Städtebaus werden von H. treffend in Gegensatz gestellt zu dem umgekehrten Verhältnis — dem Superlativ der Mittel und der Kleinheit der Wirkung in der Gegenwart (S. 246). Mit Recht erkennt deshalb H., daß „die Grundlage des heutigen Städtebaus nicht auf Notwendigkeit, nicht auf gesunder Entwicklung, sondern auf ganz fremden Beeinflussungen beruht“ (S. 15).

Ich möchte es bei diesen Beispielen bewenden lassen und bezüglich der anderen Gebiete — Gestaltung der Plätze und Anordnung der Monumentalbauten — auf das Buch selber verweisen. Henrici hat, wie er im Vorwort bemerkt, die Abhandlungen in ihrer ursprünglichen Form belassen und keine Überarbeitung vorgenommen; wegen verschiedener Einzelheiten, in denen die Anschauungen Henricis mit den meinigen nicht übereinstimmen, beziehe ich mich deshalb auf die von uns im Zentralblatte der Bauverwaltung XXII Nr. 47, S. 290 und XXIII Nr. 65 S. 408 geführten Erörterungen, die, wie ich wohl annehmen darf, zu einem Ausgleiche geführt haben, und die man u. a. zur Ergänzung heranziehen mag. Wenn ich noch einen Wunsch aussprechen möchte, so wäre es der nach einer schärferen Scheidung zwischen Wohnbauten und Geschäftsbauten. Die Trennung der Geschäftsviertel und Wohnviertel, der Geschäftslagen und Wohnlagen bildet eines der Momente, durch die der Städtebau der Gegenwart gekennzeichnet und von dem der früheren Perioden geschieden wird. Auch die amerikanischen Haustürme (sogen. Wolkenkratzer) dienen lediglich Geschäftszwecken und nicht Wohnzwecken.

Der praktische Wert des Buches wird erhöht durch zahlreiche Abbildungen, die teils bemerkenswerte Städtebilder, teils Beispiele von Straßenführungen, Geländeerschließungen, Blockeinteilungen wiedergeben. Das Buch sei dem eingehenden Studium angelegentlichst empfohlen.

CHRONIK 1905

HANNS ANKER

Der ursprünglich nur auf die Sachverständigen des Kreises Saarbrücken beschränkte WETTBEWERB, die Umarbeitung des Bebauungsplanes für St. Johann a. Saar betreffend, ist jetzt allen deutschen Städtebauern zugänglich gemacht worden.

I. Preis 1000 Mark, II. Preis 600 Mark und III. Preis 400 Mark. Für den Ankauf von zwei weiteren Entwürfen sind je 200 Mark zur Verfügung gestellt. Die überwiegende Mehrheit des Preisgerichts bilden: Geheimer Regierungsrat Prof. Dr. ing. Henrici-Aachen, Prof. Theodor Fischer-Stuttgart, Ingenieur Rexroth, Eisenbahn-Bau- u. Betriebsinspektor Hüter und Stadtbaumeister Kulemann in St. Johann. Ablieferungstermin: 1. Oktober d. Js. Unterlagen vom Bürgermeisteramt gegen 15 Mark, die nach Einlieferung eines Entwurfes zurückgezahlt werden.

ZUM WETTBEWERBE zur Herstellung eines architektonischen Abschlusses am nördlichen Ende des Maximiliansplatzes in München betreffend, wird — abweichend vom ersten Ausschreiben — vom Stadtmagistrat bestimmt; Die Übersichtszeichnungen, Ansichten und Grundrisse sind im Maßstabe 1:100, die Einzelheiten im Maßstabe 1:20 anzufertigen. Etwaige Übersichtsmodelle erhalten eine Größe vom 1:50, Einzelheiten 1:20; den Zeichnungen und Modellen ist ein Lageplan im Maßstab 1:500 beizufügen.

WETTBEWERB zur Erlangung von Entwürfen für einen neuen Stadtplan der Stadt Helsingborg in Schweden. Drei Preise sind ausgesetzt: ein 1. Preis von 4000 schwedischen Kronen, ein 2. Preis von 2500 Kronen und ein 3. Preis von 1500 Kronen. Den Preisrichtern ist das Recht vorbehalten, die beiden letzten Preise zu ändern, jedoch muß deren Summe 4000 Kronen, und darf der kleinste Preis nicht weniger als 1000 Kronen betragen. Die Entwürfe sollen spätestens am 15. Dezember, vor 12 Uhr mittags, eingereicht sein. Programme nebst Plänen usw. werden gegen Einsendung von 15 Kronen vom Sekretär der Stadtverordneten von Håradshölding K. E. Norrsell, abgegeben.

PREISAUSSCHREIBEN. Zur Erlangung von Entwürfen für Wohngebäude der mittleren Bevölkerungsschichten, sowie für eine günstige Aufteilung eines etwa 7,4 ha großen in Königsberg, Mittelhafen, nahe dem Gutshofe Hardershof gelegenen Baugeländes schreibt die Boden-Aktiengesellschaft Tiepolt-Hardershof zu Königsberg i. Pr. unter Mitwirkung des ostpreußischen Architekten- und Ingenieur-Vereins unter den Architekten Ostpreußens einen Skizzen- oder Ideen-Wettbewerb aus. Erster Preis 500 Mark, zweiter Preis 300 Mark, dritter Preis 200 Mark. Die Preise gelangen auf alle Fälle zur Verteilung, jedoch bleibt dem Preisrichteramt unbenommen, bei Einstimmigkeit eine andere Verteilung vorzunehmen. Vorbehalten bleibt, nicht preisgekrönte Entwürfe für den Preis von je 100 Mark anzukaufen. Preisrichteramt: 1. Körte, Oberbürgermeister der Stadt Königsberg, 2. Brzezinski, Rechtsanwalt, Vorsitzender des Aufsichtsrats, 3. Brust, Kaufmann, Mitglied des Aufsichtsrats; ferner seitens des Ostpreußischen Architekten- und Ingenieur-Vereins: 4. Baehcker, Intendantur- und Geheimer Baurat, 5. Mühlbach, Stadtbaurat, 6. Wolf, Professor und Direktor der Baugewerkschule, 7. Sandmann, Architekt, 8. Clemens, Stadtbaumeister. Nähere Bedingungen und sonstige Unterlagen sind vom Bureau in Königsberg i. Pr., Vordere Vorstadt 53, kostenlos zu beziehen. Die Entwürfe sind bis zum 16. September 1905 nachmittags 6 Uhr abzuliefern.

DEUTSCHER VEREIN FÜR ÖFFENTLICHE GESUNDHEITSPFLEGE. Auf die Tagesordnung der diesjährigen Versammlung, die am 13. bis 16. September in Mannheim stattfinden wird, ist u. a. die Verhandlung über „die Bedeutung öffentlicher Spiel- und Sportplätze“ gesetzt. Hoffentlich wird den Stadtverwaltungen, die mit der Anlage derartiger Plätze im Rückstande geblieben sind, ein kräftiger Anstoß gegeben.

RASENANLAGEN ZWISCHEN DEN STRASSENBAHNGLEISEN. Ein interessanter Versuch wird in Charlottenburg gemacht. Die Hardenbergstraße hat bei ihrer Verbreiterung einen besonderen Fahrdamm für die Straßenbahn erhalten. Die beiden Bahngleise befinden sich in der Mitte der Straße. Sie werden nach den beiden Fahrdämmen links und rechts durch einen Rasenstreifen abgegrenzt. Zwischen den Schienen befindet sich ein Pflaster aus Kopfsteinen, das aber weder begangen noch befahren wird. Am Anfange der Hardenbergstraße, unmittelbar am Zoologischen Garten, hat man nun das Pflaster zwischen den Gleisen herausgenommen und durch Rasen ersetzt. Die beiden Rasenstreifen an den Fahrdämmen sind so zu einer verhältnismäßig breiten Rasenfläche vereinigt. Durch die Vermehrung der grünen Fläche gewinnt die Straße ungemein an Freundlichkeit. Dieser Versuch erinnert den Herausgeber an eine etwa vor zwei Jahren stattgehabte Unterhaltung, in der unser Mitarbeiter, Herr M. George Ellsworth Hooker erzählte, daß man in Chicago mit dem Gedanken umgehe, das bereits vom Kraftwagen arg bedrängte Pferdefuhrwerk völlig aus den Straßen zu verbannen und die Straßendämme in Rasenflächen umzuwandeln.

DER ELBTUNNEL ZWISCHEN ST. PAULI UND STEINWÄRDER wird, nachdem der zur Prüfung der Senatsvorlage eingesetzte bürgerschaftliche Ausschuß nach nahezu einjähriger Beratung zu einer Ablehnung der Vorlage gekommen war, in voraussichtlich nicht sehr langer Zeit den Ausschuß von neuem beschäftigen. Es wird versichert, daß der Senat eine neue Vorlage ausarbeiten lassen will, die den verkehrstechnischen Anforderungen besser entspricht, als die vom Ausschusse abgelehnte. Denn die zu geringe Höhe des Tunnels und die ungenügenden Abmessungen der Aufzüge in den Tunnelzugängen hätten eine Beschränkung in der Beladung der Lastfuhrwerke notwendig gemacht. Die dadurch hervorgerufene Verteuerung in der Beförderung des Stückgutes wäre nach den Erklärungen der Fuhrwerksbesitzer der Kaufmannschaft zur Last gefallen.

Hierzu kommt die Frage der für die Benutzung des Tunnels etwa zu erhebenden Gebühren. Diejenigen Mitglieder des Ausschusses, die für eine von Abgaben befreite Benutzung sind, wurden in ihrer Meinung bestärkt durch die Erfahrungen, die sie gelegentlich der Besichtigungsreise des Ausschusses in London machten. In London, wo die großen Personenaufzüge des Tunnels 70 bis 80 Personen aufnehmen, ist die Benutzung

des Tunnels für die Fußgänger völlig kostenfrei. Wie sich der Ausschuß, nachdem ihm der bald zu erwartende erweiterte Entwurf zugegangen ist, schließlich zu dieser Frage stellen wird, läßt sich bei den gegenwärtig herrschenden Meinungsverschiedenheiten noch nicht beurteilen. Die vom Ausschusse abgelehnte Senatsvorlage hatte die Kosten auf M. 8200000 veranschlagt. Durch die in Aussicht genommene Vergrößerung des Tunnels und seiner Schächte wird dieser Kostenvoranschlag nicht unerheblich überschritten werden.

BERÜCKSICHTIGUNG ÄSTHETISCHER INTERESSEN IM KÖNIGREICH SACHSEN. Verschiedentlich ist in Ortsbauordnungen bestimmt, daß festgesetzte Bebauungspläne ohne Zustimmung der Beteiligten nur dann abgeändert werden sollen, wenn gewichtige öffentliche Interessen vorliegen (ähnlich auch in § 28 des Sächs. Allgem. Baugesetzes). Hierzu hat das Sächs. Oberverwaltungsgericht die für die Baupolizeibehörden äußerst wertvolle grundlegende Entscheidung gegeben in einem Falle, in dem die Gemeinde an Stelle der bestehenden geschlossenen Bauweise die offene einführen wollte, daß das ästhetische Interesse in Fällen der Erschließung von Baugelände von der Baupolizeibehörde ebenso sehr beachtet werden müsse, wie die sonstigen Interessen, und daß das Interesse an freier und schöner Entwicklung der Stadt als ein gewichtiges öffentliches Interesse anzuerkennen sei.

Baupolizeiliche Mitteilungen.

Ausgeschriebene Stellen,

aus verschiedenen Zeitschriften zusammengestellt.

Stellung	Art der Beschäftigung	Antritt	Anerbieten an	Dauer	Gehalt
Abteilungsvorsteher im Baupolizeiamt	Kommunale Bauten etc.	—	Oberbürgermeister Marx in Düsseldorf	—	M. 4800,— steigend
Architekt oder Regierungsbauführer	Wiederherstellungsarbeiten der katholischen Kirche in Lauenburg	—	Kgl. Kreisbauinspektor in Lauenburg	1 Jahr	—
Stadtbaumeister	Städtische Bauten. Nebenarbeiten verboten.	I. IX. 05	Magistrat in Herne	—	M. 4000,— steigend
Architekten und Ingenieure	Lehrer an der Herzogl. Baugewerkschule Holzminden	I. XI. 05	Direktor L. Haarmann, Regierungsbaumeister	—	M. 250,— bis 300,— steigend p. Monat

Schluß des redaktionellen Teils.

DIE ZWANZIGKLASSIGE BARACKENSCHULE DER STADT BERLIN. „Die Not ist der beste Baumeister“. Das ist die Devise des Barackenbaues, und läßt sich dieses Wort besonders im Hinblick auf die in den letzten Jahren zu einer staunenswerten Vollkommenheit ausgebildeten transportablen Schulpavillons anwenden.

Vor wenigen Jahren erst begannen schüchtern und vereinzelt verschiedene Stadtbehörden zur Abhilfe unerwartend auftretender Schulnot transportable Schulbaracken zu errichten, und war es die einzige und älteste Spezialfabrik auf diesem Gebiete die Firma Christoph & Unmack, Aktiengesellschaft in Niesky, welche die Herstellung solcher Baulichkeiten übernahm und auf Grund ihrer weitgehenden 25 jährigen Erfahrungen sofort beziehbare, gesunde, reichbelichtete und dabei doch leicht zerlegbare sowie gut transportable Schulräume nach dem bewährten System Döcker schuf.

In neuerer Zeit hat man derartige Schulpavillons auch zu großen selbständigen Schulkörpern vereinigt, und wurde die größte und bisher einzige Pavillonanlage dieser Art auf dem Kontinent zu Anfang dieses Jahres von der oben genannten Firma im Auftrage der Stadt Berlin auf dem Grundstück an der Nazarethkirche in ca. 70 Arbeitstagen errichtet.

Es ist eine vollständige zwanzigklassige Schulanlage nebst Turnhalle, aus 10 zweiklassigen transportablen zerlegbaren Döckerschen Schulpavillons und einer transportablen zerlegbaren Döckerschen Turnhalle bestehend, und möchten wir Gelegenheit nehmen, diese neuzeitliche überaus praktische Einrichtung heute unseren Lesern vorzuführen.

Jeder dieser 10 Döckerschen Schulpavillons enthät bei einer Länge von ca. 27 m und einer Breite von ca. 6 m zwei Klassenzimmer für je 50 Schüler mit sich daranschließenden Kleiderablagen, während sich in der Mitte ein Lehrerzimmer mit davor gelagertem Flur befindet. Die Belichtung der Klassenzimmer erfolgt durch 7 große zweiflügelige Fenster, die Beheizung durch Doppelmantel-Dauerbrandöfen neuester Art, und die sehr ergiebige Luftzuführung durch Luftklappen in der Hinterwand, obere Kippflügel der Fenster und Luftkanäle auf dem First. Ein besonders wichtiger schulhygienischer Vorzug dieser Schulpavillons dürfte der sein, daß sie völlig glatte, leicht abwaschbare und durchaus säurebeständige Innenwandflächen aufweisen, so daß einerseits das Quellen und Schwinden reiner Holzwandlungen vermieden ist, anderseits eine ebenso leichte wie gründliche Beseitigung des Schulstaubes und eine zuverlässige Desinfizierung gewährleistet wird. Als sehr zweckmäßig zeigt sich auch das Döckersche Doppeldach, das diese Pavillons tragen. Zwischen dem äußeren und dem unteren Dach, welch letzteres zwecks Schaffung eines möglichst großen Luftraumes als gewölbte Decke ausgebildet ist, befindet sich eine starke Luftschicht, die im Sommer infolge ständiger Zirkulation kühle Innenräume schafft, und im Winter durch Schließen der Luftklappen in eine stehende verwandelt, einen sicheren Schutzmantel gegen Luft- sowie Winterkälte bietet. Da außerdem auch die Umfassungswände und zwar diese noch in Verbindung mit Korksteineinlagen sowie auch der doppelte Fußboden eine resp. mehrere starke Luftschichten in sich birgt, ist eine absolut sichere Isolierung gegen Temperatureinflüsse gegeben.

Die transportable zerlegbare Döckersche Turnhalle enthält bei einer Länge von ca. 19 m und einer Tiefe von ca. 10 m einen diesen Abmessungen entsprechenden Turnsaal, an den sich in besonderen Giebelanbauten Klosettanlagen und Geräteräume anschließen.

Wenn wir selbst von der sehr praktischen und unter Berücksichtigung aller hygienischen Bedingungen getroffenen inneren Einrichtung dieser Schulanlagen absehen, so gewährt sie äußerlich einen baulich so kompakten und vortrefflichen Eindruck, daß man die Möglichkeit nicht vermuten sollte, einen derartigen Gebäudekomplex in der kurzen Zeit von ca. 10 Wochen herzustellen, sowie gebrauchsfertig zu errichten, und anderseits schnell abzubrechen und ohne irgend welche Beschädigung an einem anderen Orte wieder aufzustellen.

Jedenfalls dürften sich in nächster Zeit verschiedentlich Kommunalbehörden dieser zweckmäßigen und im Verhältnis wenig kostspieligen Schulunterkunftsmaterials gern bedienen, zumal in den letzten vier Jahren allein etwa 110 Stück Döckersche transportable Schulpavillons verschiedenster Gestaltung mit etwa 190 Klassen in staatlichen wie städtischen Schulbetrieben verwendet werden.

Der allseitige Bedarf an SCHLÄUCHEN steigt im Hochsommer erfahrungsgemäß bedeutend. Namentlich die Kommunalbehörden werden für Zwecke der Parkdeputationen, Straßenreinigung etc. einen großen Mehrbedarf haben. Die Firma Chr. Berghöfer & Co. in Kassel bietet allen Interessenten hierin etwas wirklich gutes mit ihren bekannten und bewährten Metallpanzerschläuchen, die bis zu den größten Dimensionen auch im Betriebe der Feuerwehren erprobt und sich als zweckdienlich erwiesen haben. Ferner liefert die Firma Apparate zum Besprengen der Rasenflächen in Anlagen, Parks und Gärten. Wir verweisen unsere Leser auf die der heutigen Nummer beiliegende Preisliste der Firma, die einen Überblick über die außerordentliche Mannigfaltigkeit derartiger zur Verwendung kommender Fabrikate bietet.

Ein streichfertiges schwarzes ANSTRICHMITTEL bringt die Chemische Fabrik Gräbschen unter dem Namen Black-Varnish-Koh-i-noor in den Handel. Dasselbe ist aus unverseifbaren Kohlenwasserstoffen hergestellt, für Eisen, Mauerwerk, Holz, Dachpappe, Gewebe usw. zu verwenden und gegen sämtliche äußeren Einflüsse widerstandsfähig. Wir machen unsere Leser auf den beiliegenden diesbezüglichen Prospekt der Firma ganz besonders aufmerksam.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

DER STÄDTEBAU

VERLAG VON ERNST WASMUTH A.-G., BERLIN W. 8, MARKGRAFEN-STRASSE 35

ANZEIGEN

II. JAHRGANG 1. SEPTEMBER 1905. HEFT 9.

Erscheint am 1. jedes Monats. Preis bei direkter postfreier Zusendung für Deutschland und Oesterreich-Ungarn Mk. 20,—, für alle übrigen Länder Mk. 24,— pro Jahrgang.

Alleinige Anzeigenannahme bei **C. Behling**, Institut für graphische Industrie, **Berlin W. 66, Leipzigerstr. 13.**

INSERENTEN-VERZEICHNIS.

2. Jahrgang 1905 9. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

NORDAMERIKANISCHE PARKANLAGEN.

Von H. KAYSER, Charlottenburg.

A. Allgemeines.

Eine sehr beachtenswerte Erscheinung in der Entwicklung der amerikanischen Großstädte ist die weitgehende Fürsorge der Stadtverwaltungen für öffentliche Parkanlagen und Parkwege.

Das Bedürfnis der amerikanischen Bevölkerung nach Parkanlagen hängt einerseits mit den klimatischen Verhältnissen des Landes, andererseits mit der großen Vorliebe des Amerikaners für Sport, insbesondere für Pferde- und Wagensport, zusammen. Der Sommer in den Vereinigten Staaten ist außerordentlich heiß und bringt sehr viel höhere Temperaturen, als im Durchschnitt die deutschen, französischen und englischen Städte aufweisen. Es macht sich daher das Bedürfnis nach Schatten und Erholung spendenden Parkanlagen in weit höherem Maße geltend. Die Grundlage für die Parks vieler Städte bildeten die Anlagen der Wasserversorgung. Diese sind meistens nach unseren deutschen Anforderungen, die wir in gesundheitlicher Hinsicht an solche Anlagen zu stellen gewöhnt sind, höchst einfach. In der Regel wird das Oberflächen- und Flußwasser in große Sammelteiche, die häufig nicht einmal überdeckt sind, geleitet und hier lediglich einer mechanischen Klärung unterzogen, indem durch die Verminderung der Geschwindigkeit des Wassers in den Absetzbecken sich die mitgeführten Schlamm- und Sandteile zu Boden setzen. Bei dem außerordentlich großen Wasserverbrauche der amerikanischen Städte mußten diese Sammelteiche einen bedeutenden Umfang erhalten. Um die Sammelteiche selbst und ihre Umgebung tunlichst vor Verunreinigungen zu schützen, umgab man sie mit gärtnerischen Anlagen, die im Laufe der Zeit zu Parkanlagen ausgebaut wurden. Ein typisches Beispiel bildet in dieser Hinsicht der Zentralpark in New-York. Einen weiteren Anlaß zur Schaffung von Parks gab die Anlage von botanischen und zoologischen Gärten, die in der Regel öffentlich städtische Einrichtungen sind und als solche dem Publikum während des größten Teils des Jahres unentgeltlich zur Verfügung stehen. Den Parkanlagen werden in der Regel die Spielplätze für die Schuljugend hinzugerechnet, welche in großer Zahl über die Stadtfläche verteilt sind und welche, wo die Bodenverhältnisse es irgend gestatten, mit Gras und Bäumen bepflanzt werden.

Die Parkanlagen selbst schließen sich den natürlichen Bodenverhältnissen möglichst an; alte Bach- und Flußläufe, Seen, Teiche oder Niederungen bilden die Mittelpunkte der Anlagen. Weitgehend ist die Fürsorge der Gemeinden für die spätere Entwicklung der Parkanlagen. Über das ganze Stadtgebiet werden häufig geeignete Flächen für Parkanlagen von vornherein bestimmt und von der Bebauung ausgeschlossen. Wenn die Machtbefugnis der Gemeinden nicht mehr ausreicht, tritt die Staatsverwaltung ein und bildet im weiten Umkreise der Städte außerhalb der städtischen Weichbildgrenze „Reservationen" für Parks. Alle diese einzelnen Anlagen werden, und das ist das Charakteristische der amerikanischen städtischen Parkanlagen, zu Systemen vereinigt. Der sportliebende Amerikaner hat das Bedürfnis, zwischen den einzelnen Parks gute Reit- und Fahrwege zu erhalten, die

Abb. 1. Savannoh Parkway in Washington.

Abb. 2. Common Wealth Avenue in Boston.

Abb. 3. Riverway in Boston.
a) Fahrstraße für Lastfuhrwerke.
b) „ „ leichte Fuhrwerke.

Abb. 4. Anduban und Riverway in Boston.
a) Fahrstraße für schwere Fuhrwerke.
b) „ „ leichte „

Abb. 5. Humboldt-Avenue in Buffalo, östlich der Mainstreet.

Abb. 6. Humboldt-Avenue in Buffalo, zwischen Park- und Mainstreet.

Abb. 7. Humboldt-Avenue in Buffalo, östlich der Delavarestreet.

Abb. 8. Garfield-Boulevard in Chicago.

Abb. 9. Midway-Plaisance in Chicago.

Abb. 10. Ogden-Boulevard in Chicago.

Abb. 1—10. Querschnitte amerikanischer Parkstraßen.

möglichst schattige Verbindungen der Parks darstellen. Diese Parkwege bestehen in der Regel aus einer sehr gut chaussierten und unterhaltenen Fahrstraße, einem Reitweg und mehreren Promenadenwegen. Zwischen den einzelnen Verkehrstreifen befinden sich Rasenstreifen mit Bäumen und Buschwerk verziert. Die Abbildungen 1—10 geben eine Anzahl Querschnitte von Parkwegen in Washington, Boston, Buffalo und Chicago. Die Breite dieser Parkwege (parkways) ist sehr verschieden und erreicht für die neueren Parkwege in Bronx (New-York) das ansehnliche Maß von 400 Fuß = rd. 122 m. Auf diese Weise ist in der Mehrzahl der amerikanischen Großstädte ein vollständiges System von Parkanlagen geschaffen, das aus Parks und den sie verbindenden Parkwegen besteht. Bei großen Stadtgebieten ist dieses System ringförmig nach der Peripherie der Stadt vergrößert und wiederholt. Die einzelnen Ringsysteme sind unter sich wieder durch Radialparkstraßen verbunden. Am ausgeprägtesten läßt sich dieses System bei den Anlagen von Boston erkennen. Für die geplanten Erweiterungen der Parkanlagen in Washington hat dieses System ebenfalls Anwendung gefunden. Als Muster für die Ausbildung der Anlagen selbst haben in der Regel englische und französische Vorbilder gedient. Sachverständiger und Autorität für die meisten neueren Anlagen in Amerika war Mr. Olmsted sen. und dessen Sohn in Boston.

Über den Umfang der Fürsorge einer größeren Zahl amerikanischer Großstädte für städtische Parkanlagen mag die folgende Tabelle, welche den Berichten der Staatsregierung entnommen ist, Aufschluß geben.

Vergleichende Tabelle über Parkanlagen verschiedener amerikanischer Städte.
(Nach den Berichten der Staatsregierung vom Jahre 1901.)

	Geschätzte Bevölkerung	Umfang des Stadtgebiets	Parkfläche städtisch	Parkfläche in anderem Eigentum	Ausgaben für Parks 1901	Ausgaben für Parkunterhaltung und Betrieb im Ganzen	Ausgaben für Parkunterhaltung und Betrieb für 1 Kopf der Bevölkerung
		ha	ha		$	$	
New-York	3 583 930	83 687	2 735 04	0,4	5 385 514,00	1 367 086,00	0,38
Chicago	1 800 000	46 065	874.33		448 030,00	759 332,00	0,42
Philadelphia	1 335 000	33 336	1 602,38		372 930,00	449 963,00	0,34
St. Louis	595 000	15 710	873,36			115 370,00	0,19
Boston	573 579	10 499	1 018,00	*)	92 571,00	419 903,00	0,73
Baltimore	520 000	7 716	513,73		94 456,00	208 158,00	0,40
Cleveland	390 000	8 416	575,27		458 884,00	77 358,00	0,20
Buffalo	370 000	10 753	419 60		112 476,00	100 257,00	0 54
St. Franzisko	350 000	11 904	478,97	642,80	87 700,00	166 876,00	0,48
Cincinnati	340 000	10 024	215,60		1 542,00	45 651,00	0,13
Pittsburg	333 500	7 268	364,00		159 674,00	162 784,00	0,49
New-Orleans	300 000	*)	209,06	88,00	30 000,00	8 867,00	0,03
Detroit	300 000	7 389	479,60	34,14	84 910,00	108 713,00	0,36
Milwaukee	297 500	5 682	201,20		11 400,00	53 346,00	0,18
Washington	287 000	15 368	1218,32**)	998,18	11 800,00	81 502,00	0,28

*) Nicht angegeben.
**) Nachgetragen aus dem Berichte der Park-Kommission.

Nach diesen allgemeinen Darlegungen über die Parkanlagen amerikanischer Städte mögen einige Einzelbeschreibungen folgen, die sich auf die Städte Washington, New-York, Boston und Chicago beziehen und die Art und den Umfang städtischer Fürsorge auf diesem wichtigen Gebiete näher beleuchten.

B. Die Parkanlagen in Washington.

Der neueste Standpunkt der amerikanischen Gartenarchitekten wird am besten durch den Bericht der Park-Kommission des Distriktes von Columbia gekennzeichnet. Dieser Bericht, betitelt „The improvement of the park system of the district of Columbia“ wurde als Denkschrift dem 57. Kongreß des Senates im Jahre 1902 vorgelegt und enthält eine Fülle interessanter Mitteilungen über Parkanlagen im allgemeinen und über die Verbesserung der öffentlichen Parks des Distriktes von Columbia (Washington) im besonderen. Dieser Bericht ist durch eine besonders eingesetzte Park-Kommission, die zum Studium der einschlägigen Verhältnisse Reisen nach europäischen Ländern unternommen hatte, dem Senate des Kongresses erstattet. Die folgenden Mitteilungen über die Parkverhältnisse in Washington sind zum Teil diesem Berichte entnommen, zum Teil beruhen sie auf eigener Anschauung, welche bei Gelegenheit einer Studienreise nach Amerika im Jahre 1903 gewonnen wurden.

Der Distrikt von Columbia hat eine ganz eigenartige, von den übrigen amerikanischen Städten weit abweichende Verwaltung. Bei seiner Bildung durch den Kongreß erhielt er eine Größe von 10×10 Quadratmeilen = 25 600 ha. Er wird unmittelbar vom Kongresse verwaltet. Von dem ursprünglichen Distriktsgebiete wurde der südlich des Potomacflusses gelegene Teil an den Staat Virginia abgetreten, sodaß die jetzige Größe des Distrikts nur etwa 15 368 ha beträgt. An der Spitze der Verwaltung stehen drei Kommissionäre, und zwar zwei Verwaltungsbeamte und ein Ingenieuroffizier, die vom Präsidenten ernannt und vom Senate bestätigt werden. Die städtische Verwaltung ist also im Gegensatze zu der aller übrigen amerikanischen Städte vollständig unabhängig von lokalpolitischen Strömungen. Dieses Stadtgebiet war sonach ganz besonders geeignet, um einen allgemeinen, groß angelegten Plan für Parkanlagen aufzustellen. Der Charakter von Washington, als Regierungshauptstadt, legte den Gedanken nahe, die architektonische und gärtnerische Ausgestaltung der Stadt nicht als eine Aufgabe von örtlichem, sondern als ein Werk von nationalem Interesse zu betrachten und zu behandeln.

Die beabsichtigte Erweiterung der Parkanlagen von Washington ist ganz besonders durch die klimatischen Verhältnisse der Stadt begründet. Von Mitte Mai bis Anfang Oktober herrscht eine außerordentliche Hitze, und häufig tagt der Kongreß in dieser Jahreszeit bis Mitte Juli. Bis jetzt ist in Washington für die Erholung und Gesundheit der Bevölkerung während der heißen Jahreszeit weniger getan worden, als in anderen Städten Amerikas, deren klimatische Verhältnisse diese Fürsorge weniger verlangen. Ganz besonders erachtet man es für nötig, durch Springbrunnen und andere künstliche Wasseranlagen für Erholung und Abkühlung Sorge zu tragen. Ergänzt sollen diese Anlagen durch eine Reihe öffentlicher Bäder und Turnhallen werden.

Als die Stadt Washington unter der unmittelbaren Leitung von Washington und Jefferson angelegt wurde, galt als Grundlage des Bebauungsplanes die gegenseitige Beziehung der öffentlichen Gebäude und insbesondere die Verbindung zwischen dem Kapitol und dem Weißen Hause (vergl. die Lagepläne Textbild 11 und Doppeltafel 65/66). Sichtpunkte und Axenwirkungen, Plätze für Denkmäler und Museen, Parks und Vergnügungsplätze, Springbrunnen und Wasserläufe,

Abb. 11. Lageplan der Mall mit zukünftiger Erweiterung und Lage der öffentlichen Gebäude.

kurz alles, was eine Stadt verschönert und zur künstlerischen Wirkung des Städtebaues beiträgt, war als notwendig in den Stadtplan aufgenommen, der von L'Enfant unter Leitung von Washington und seinem Staatssekretär aufgestellt worden war. L'Enfant fußte auf dem großen Franzosen Lenôtre, dessen Werke nicht nur in Frankreich, sondern auch in England, Deutschland und Italien rühmlich bekannt sind und benutzte als Vorbilder die Bebauungspläne von Paris, Amsterdam, Frankfurt a. M., Karlsruhe, Straßburg, Orleans, Turin und Mailand und anderer europäischer Städte. Diese alten Stadtpläne von L'Enfant (1791) wurden durch das Komitee, das am 8. März 1901 durch den Senat des Kongresses eingesetzt worden war, als Grundlage für ihre weiteren Vorschläge für die Entwickelung von Washington aufgestellt. Als erste Aufgabe trat an die Kommission die Lösung der Eisenbahnfrage heran. Seit dem Jahre 1872 durchschnitt die Pennsylvaniabahn die gärtnerischen Anlagen zwischen Kapitol und Weißem Hause, die „Mall" (vergl. den Lageplan 11). Die Verhandlungen mit der Bahngesellschaft führten zu einer Verständigung dahin, daß die Bahnanlage, ohne deren Beseitigung eine befriedigende Lösung der Ausbildung der Mall nicht gefunden werden konnte, verlegt und daß alle in Washington einmündenden Bahnstrecken in einen gemeinschaftlichen Hauptbahnhof zusammengeführt werden sollen. Dieser soll an Größe und Ausstattung alle Bahnhöfe der Welt übertreffen. Der Bahnhofsbau erhält eine Front, die um 2,60 m länger ist, als diejenige des Kapitols, und soll in romanischem Stil und ganz aus Marmor erbaut werden. Er soll auf einem Platze stehen, der 180 m lang und 360 m breit ist und der zur Abhaltung von Truppen- und anderer Volksversammlungen dienen soll. Nachdem die Bahnfrage gelöst war, konnte an die Bearbeitung der Pläne der Umgestaltung der Mall herangegangen werden. Die Mall, die von den Gründern der Stadt als eine einheitliche Verbindung des Kapitoles und des Weißen Hauses gedacht war und auf welcher im wesentlichen nur öffentliche Gebäude errichtet werden sollten, war ihrem ursprünglichen Zwecke im Laufe des verflossenen Jahrhunderts allmählich entfremdet worden. Einzelne Grundstücke waren verkauft, andere waren ohne Beachtung des großen einheitlichen Planes des Gründers bebaut worden. Dieses Mallsystem soll nunmehr unter Aufwendung ganz bedeutender Opfer wieder freigelegt und nach einem neuen einheitlichen Plane mit öffentlichen Gebäuden und Parkanlagen in großartigem Maßstabe ausgestaltet werden. Die Anlagen können sogar im Westen durch Hinzunahme der Anschwemmungen des Potomacflusses noch ganz wesentlich erweitert werden.

Der Mittelpunkt des Parksystems von Washington, die Mall, soll entsprechend dem amerikanischen Grundgedanken bei der Ausführung derartiger Anlagen mit einer Reihe von Parkwegen mit allen anderen größeren Parkanlagen der Stadt in Verbindung gebracht werden. Diese Parkwege, welche als Promenade, Reit- und Fahrwege für den leichten Wagenverkehr ausgebildet werden, verbinden die Mall nach Norden mit dem großen Rock-Creek-Park, nach Süden mit dem Potomac-Park und den Parkanlagen beiderseits des Anacostia-Flusses. Auf dem Plane (Tafel 65/66) sind alle in Vorschlag gebrachten Parkanlagen im weitesten Umkreise der Stadt kenntlich gemacht. Rechnet man noch zu den Parkanlagen die Parkflächen größerer öffentlicher Gebäude, Krankenhäuser, Invalidenanstalten und die Kirchhöfe, welche alle dem Publikum zu gewissen Zeiten

unentgeltlich zugänglich sind, hinzu, so ergibt sich, daß Washington bei einem Stadtgebiet von 15 368 ha zur Zeit 2 216,50 ha Parkfläche hat, d. h. 14 % des gesamten Stadtgebietes sind für Parkanlagen verwendet. Nachdem die durch die Kommission des Kongresses in Vorschlag gebrachten Ergänzungen der Parkanlage zur Durchführung gekommen sein werden, soll die Gesamtparkfläche der Stadt 3230 ha betragen, d. h. der Prozentsatz der Parkflächen zum gesamten Stadtgebiet wird danach 20 betragen.

Nähere Einzelheiten über die Größe der jetzt vorhandenen und der zukünftigen Parkanlagen sind dem Lageplane Tafel 65/66, sowie der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Parkanlagen in Washington im Jahre 1903 und Erweiterungen nach den Vorschlägen der Kommission.

A. Zur Zeit vorhandene Parkanlagen:

	Anzahl	Gesamtfläche		acres *)	
		acres	ha	Fläche frei von Bauten	Durchschnittl. Größe
Klasse A kleinere Parks:					
1. Parkreservationen größer als 1 acre	26	121,70		115,90	4,68
2. Parkreservationen kleiner als 1 acre	275	42,23		42,23	0,16
3. Gesamtsumme aller kleineren Parkreservationen (Klasse A)	301	163,93	65,60	158,13	
Klasse B größere Parks:					
1. Zentrale Gruppe (Kapitol, Mall, Präsidents-Park usw.)	10	366,60		356,21	36,66
2. Zoologischer Garten		170			
3. Rock-Creek-Park		1605,9			
4. Potomac-Park		739,4			
5. Gesamtsumme an Parks der Klasse B und Klasse C		2881,90	1152,70		
Anlagen, welche mit öffentlichen Anlagen oder Gebäuden in Verbindung stehen und anfangs für andere Zwecke bestimmt waren, aber jetzt mit gewissen Einschränkungen dem Publikum zugänglich sind	25	2495,48	998,20	2473,43	99,81
Gesamtfläche der Gruppen A B C		5541,31	2216,50		
Fläche, welche gewöhnlich dem Publikum zugänglich ist		1105,25	442,0		
Fläche der Gruppe A und B		3045,83	1218,30		

*) 1 acre = 0,40 ha.

B. Vorgeschlagene Vergrößerungen:

	Anzahl	Gesamtfläche	
		acres	ha
Klasse A			
Kleine Parks		364,00	
Klasse B			
Große Parks		1707,00	
Klasse C			
Anlagen in Verbindung mit öffentlichen Gebäuden und Werken		70,40	
Summa A B C		2141,40	857
Klasse D			
Parkwege und Parkverbindungen	Länge 65,30 Meilen		
Vergrößerungen			
des Zoologischen Garten		33,00	
des Rock Creek-Park		302,55	
Hierzu bereits vorhandene Anlagen		2476,95	990,78
Gesamtfläche der Parks nach ihrem vollen Ausbau		5541,31	2216,50
Parkwege und Verbindungen		8018,26	3207,28
(Stadtgebiet: etwa 15 368 ha.)	65,30 Meilen		

Also würden nach deren vollem Ausbau die Parkflächen in Washington etwa 20 % des gesamten Stadtgebietes ausmachen.

C. Die Parkanlagen in New-York.

Die Parkanlagen von Groß-New-York unterstehen der Parkverwaltung (Park Board), die aus drei Kommissionären, den Vorständen der einzelnen Bezirke, zusammengesetzt ist. Die gesamte Stadt ist bezüglich der Parkanlagen in drei Bezirke geteilt:

1. Borough von Manhattan und Richmond,
2. „ „ Brooklyn und Queens,
3. „ „ Bronx.

Die Größe der Parkflächen der verschiedenen Bezirke ergeben sich aus der folgenden Zusammenstellung:

	acres	= rd. ha.
Borough von Manhattan	1415,209	566,08
„ „ Richmond	2,740	1,08
„ „ Brooklyn	1026,875	410,75
„ „ Queens	550,843	220,33
„ „ Bronx	3866,590	1546,63
im ganzen	6862,257	2744,87

Der Parkverwaltung unterstehen außerdem eine Reihe von Parkwegen, Straßen, Avenues usw., deren Größe aus der folgenden Tabelle hervorgeht:

	Länge:
Borough von Manhattan / „ „ Richmond	61398 Fuß
„ „ Brooklyn / „ „ Queens	226952 „
„ „ Bronx	33211 „
zusammen	321561 Fuß.

Die erwähnten drei Bezirke der New-Yorker Parkanlagen stehen örtlich in keinem engeren Zusammenhange. Ihre Trennung ist sowohl durch die topographische Lage der betreffenden Stadtteile, als auch durch ihre geschichtliche Entwicklung bedingt. Die ältesten Stadtgebiete von New-York, die Halbinsel Manhattan ist von den Stadtteilen Brooklyn und Queens durch den etwa 1200 m breiten East-River, von dem Stadtteile Bronx im Norden durch den Harlemfluß getrennt. Die Parkanlagen in Richmond, das südlich von Manhattan liegt und von diesem durch die New-York-Bay getrennt ist, sind ganz bedeutungslos. Die Einteilung der Parkbezirke entspricht der geschichtlichen Entwicklung der Stadt insofern, als solche Stadtteile zusammengefaßt sind, die vor der vor wenigen Jahren erfolgten Eingemeindung zu Groß-New-York selbständige Städte waren.

Die Parkanlagen der verschiedenen Stadtbezirke sind daher als vollständig selbständige Anlagen aufzufassen und sollen in folgendem getrennt von einander besprochen werden.

I. Die Parkanlagen in Manhattan.

Während im Süden der Halbinsel Manhattan nur eine Reihe kleinerer Park- und Platzanlagen sich befindet, bildet den Mittelpunkt der übrigen Parks des Stadtteils Manhattan der Zentralpark (vgl. Lageplan, Abb. a auf Doppeltafel 67/68. Dieser hat eine rechteckige Begrenzung und liegt zwischen der 5. und 8. Avenue und der 59. und 110. Straße. Seine Flächengröße beträgt 843,019 acres = rd. 337 ha. Die Einrichtung dieses Parkes erfolgte auf Grund von Beschlüssen der Stadtverwaltung aus dem Jahre 1853 in den nächstfolgenden Jahren unter der Leitung des bedeutendsten amerikanischen Gartenarchitekten Mr. F. L. Olmsted und unter Mitwirkung von Mr. Vaux und Mr. J. W. Mould. In der Mitte dieser großen Parkanlage liegen die offenen Behälter (Teiche) der New-Yorker Wasserversorgung. Diese großen Behälter haben den Zweck als Absetzbecken zu wirken und gleichzeitig als Aufspeicherungsbehälter zu dienen. An diese Teiche, welche mit Rücksicht auf den Zweck, dem sie dienen, naturgemäß der Benutzung durch das Publikum vollständig entzogen und durch Einfriedigungen ringsum abgeschlossen sind, schließen sich nördlich und südlich die eigentlichen Parkanlagen an. Breite Fahrwege und Reitwege werden durch Rasenflächen und Baumgruppen von den schmalen, sich den Höhenkurven des Geländes anschließenden Fußwegen getrennt. Größere Rasenflächen, die als Spielplätze für Tennis und Golf benutzt werden, und Bachläufe, die in malerisch gelegene Teichflächen einmünden, vervollständigen die reizvolle Anlage. Als Besonderheit fällt in die Augen, daß Fahrwege und Fußwege sich in der Regel nicht in gleicher Höhe kreuzen, weil mit Rücksicht auf die außerordentlich rasch fahrenden Luxusfuhrwerke und Rennwagen des sportliebenden Amerikaners diese Kreuzungen zu Gefährdungen des Fußgänger- und Wagenverkehrs Veranlassung geben könnten. Die hierdurch erforderlichen Brückenbauten bieten Gelegenheit zu malerischen Anlagen. Die Fahrwege werden in diesem Parke, wie ganz allgemein in Amerika, durch eine sehr sorgfältig angelegte und unterhaltene Chaussierung befestigt. Es ist auffällig, in wie hervorragend gutem Zustande sich diese Chaussierungen befinden, insbesondere im Vergleiche mit den meisten übrigen, nach deutschen Anforderungen sehr mangelhaft hergestellten und unterhaltenen Straßenbefestigungen. Die Fußwege werden in gewöhnlicher Weise mit Kies oder an hervorragenderen Stellen des Parks durch Gußasphalt auf Packlageunterbettung befestigt (vgl. Abbildung 12 im Texte).

Abb. 12. Bewässerung einer größeren Parkanlage und Befestigung eines Parkweges.

Einen ausgezeichneten Eindruck machen durchweg die Rasenflächen, sowohl in den Parkanlagen selbst, als auch in den Parkstraßen. Es scheint, als übe für das Gedeihen der Rasenflächen in Amerika das Klima einen sehr günstigen Einfluß aus. Trotz der außerordentlichen Hitze im Sommer bleiben die Rasenbeete fast in allen Parkanlagen frisch und grün. Hierzu trägt freilich auch die sorgsame Pflege des Grases wesentlich bei. In New-York erhalten viele größere Rasenflächen der Parks eine unterirdische Bewässerung (vgl. die Abbildung 12), indem ein weit verzweigtes Drainrohrnetz an die Wasserleitung durch Vermittelung gemauerter Brunnen und Schieber angeschlossen wird. Auch die Bäume der Parkstraßen, deren Stämme mit kleinen Rasenbeeten umschlossen werden, werden vielfach künstlich unterirdisch bewässert (vgl. die Abbildungen 13 u. 14). Neben jedem Baume wird in solchen Fällen ein kleiner Brunnen gebaut, der mit Wasser gefüllt wird. Ein Drainrohrsystem, das in etwa 1 m Tiefe um den Baumstamm herum verlegt ist, verteilt das Wasser in dem Boden und führt es den Wurzeln zu. Derartige Bewässerungsanlagen sind in einigen Straßen in der Nähe des Zentral-Parkes ausgeführt und sollen sich gut bewährt haben. Allerdings sind die Kosten derartiger Anlagen nicht unbedeutend. Diese sind in der Regel nur an besonders hervorragenden Straßen und für kleine Rasenflächen ausgeführt. Die größeren Rasenflächen, insbesondere die Spielplätze der Parks, werden lediglich durch eine oberflächliche Besprengung mit Wasser gepflegt und trotzdem befinden sie sich im Vergleich mit den Rasenflächen deutscher Parks in auffallend gutem Zustande.

Westlich vom Zentralpark und mit ihm durch eine Reihe von Parkstraßen verbunden, liegt der Riverside-Park

Abb. 13 u. 14. Unterirdische Bewässerung von Baumanlagen, Nähe Zentralpark, New-York. Schnitt und Grundriß.

und der Morningside-Park. Mit den Parkanlagen der übrigen Stadtbezirke stehen die Parks von Manhattan in keiner unmittelbaren Verbindung. Eine Übersicht über die Parkflächen der Halbinsel Manhattan gibt der Lageplan, Abb. a auf Doppeltafel 67/68. Die jährlichen Ausgaben für die Parks der Stadtteile Manhattan und Richmond betrugen 1902 = 434000 $.

II. Die Parkanlagen in Brooklyn und Queens.

Die größte und am besten ausgestaltete Parkanlage ist Prospect-Park mit einer Flächengröße von 516,167 acres oder etwa 206,50 ha (vgl. Tafel 69). Der Park enthält mehrere große Seeflächen, Wiesengründe und einen Quäker-Kirchhof. Strahlenförmig vom Prospect-Park gehen eine große Zahl von Parkwegen aus, die die Verbindung mit den übrigen kleinen Anlagen und mit den Küsten des Atlantischen Ozeans, sowie den Ufern des East-River bilden. Südwestlich vom Prospect-Park, an der Küste der Gravesandbay liegt der Dyker Beach-Park mit einer Flächengröße von 144 acres = 57,6 ha; nordwestlich in dem Stadtteile Queens liegt Brooklyn-Forst mit einer Flächengröße von 536 acres = 214,4 ha. Außerdem enthält Brooklyn eine große Zahl kleinerer Park- und Platzanlagen, deren Lage und Größe, sowie deren verbindende Parkwege aus dem Lageplan Tafel 69 zu entnehmen sind.

Die jährliche Ausgabe für Unterhaltung und Ergänzung der Parkanlagen, ausschließlich der Ausgaben für die Verwaltung betrug im Jahre 1902 452 000 $.

III. Die Parkanlagen in Bronx.

Verhältnismäßig am reichlichsten mit Parkflächen ist der Stadtteil Bronx im Norden von Groß-New-York ausgestattet (vergl. Lageplan auf Doppeltafel 70/71). Hier sind große Waldflächen als Parkanlagen ausgebaut oder in Aussicht genommen. Der Stadtteil Bronx ist jetzt in außerordentlich rascher Entwickelung begriffen und hatte im Jahre 1900 etwa 200 000 Einwohner. Seine Flächengröße beträgt etwa 10 000 ha, wovon auf Park- oder Forstanlagen 3866,590 acres = 1547 ha entfallen. Hierin sind nicht die Parkwege eingeschlossen. Die größten Parks dieses Stadtteils mit über 100 acres = 40 ha Größe sind

Bronx-Park	661,60 acres	=	264,4 ha
Crotona-Park	154,60 „	=	61,84 „
Pelham-Bay-Park	1156,00 „	=	702,40 „
Van Cortlandt-Park . . .	1132,35 „	=	452,940 „

Die Verbindungswege dieser Parks haben eine außergewöhnlich große Breite erhalten und sollen mit Fahrwegen, Reitwegen und Promenaden ausgestaltet werden. Die Breitenabmessungen und Längen dieser Parkwege, die für die Entwicklung der amerikanischen Parksysteme bereits vorbildlich waren, und in Zukunft in hohem Maße vorbildlich wirken werden, mögen der folgenden Tabelle entnommen werden:

Parkwege in Bronx (New-York)

Name	Länge m	Breite m	Fläche in ha einschließlich der durchschneidenden Querstraßen
Crotona-Parkway	544,5	60 m	4,8
Spuyten-Duyvil-Parkway . .	3450	18—48 m	9,80
Mosholu-Parkway	1810,5	180 m	32,0
Bronx- and Pelham-Parkway	3558,3	120 m	38,0
			84,60 ha

Teilweise sind die Parkanlagen in Bronx noch nicht vollständig angelegt, sondern bestehen noch aus den ungeregelten Wiesen und Waldflächen. Nur Bronx-Park ist im Laufe der letzten Jahre durch Anlegung eines städtischen botanischen und zoologischen Gartens parkmäßig ausgestaltet worden. Die im Jahre 1902 für die Parkanlagen von Bronx aufgewendeten Kosten mögen der folgenden Zusammenstellung entnommen werden:

Bezeichnung	veranschlagter Betrag
Verwaltung 1902	13 500 $
Unterhaltung	241 510 $
Konstruktion	9 360 $
Unvorhergesehenes	1 500 $
Zeichnungen und Pläne	10 000 $
Unterhaltung des botanischen Gartens	65 000 $
Unterhaltung des zoologischen Gartens . . .	85 000 $
zusammen:	425 870 $

D. Die Parkanlagen in Boston.

Ein sehr umfangreiches und für die weite Zukunft berechnetes Parksystem hat Boston. Soweit die städtischen Grenzen reichen, sind Parkanlagen geschaffen oder Ländereien, Bachläufe, Teiche oder Seen als Mittelpunkte der später zu schaffenden Anlagen vorgesehen. Außerhalb der Grenzen des Gemeindegebietes hat die Staatsverwaltung im umfangreichen Maße dafür Vorsorge getroffen, daß eine auf viele Jahrzehnte hinaus ausreichende Vergrößerung und Ergänzung der städtischen Anlagen dem Anwachsen des Stadtgebietes und der Bevölkerung entsprechend möglich ist. Den Umfang und die Größe der im Stadtgebiet belegenen Anlagen ergibt die folgende Tabelle, die außer der Übersicht der Parkanlagen und ihrer Größe auch die dafür aufgewendeten Kosten enthält.

Abb. 15. Straße am Zoologischen Garten in Philadelphia.

Park-Statistik von Boston bis 31. Januar 1903.

Parkanlagen	Jahr der Einrichtung	Kosten bis heute: Land 1 $ = 4,20 M.	Kosten bis heute: Konstruktion 1 $ = 4,20 M.	Kosten bis heute: Im ganzen 1 $ = 4,20 M.	Fläche 1 acre = 0,4 ha	Länge der Fahrwege Meilen	Länge der Fußwege Meilen	Länge der Reitwege Meilen	Fläche der Teiche und Flüsse 1 acre = 0,4 ha
Haupt-Park-System:									
Commonwealth avenue	1894	—	$ 109 450,36	$ 109 450,36	30 acres	2,8 miles	4,13 miles		
Fens	1879	$ 596 254,49	2 138 674,08	2 734 928,57	115 „	4 „	6,7 „	1,1 miles	28 acres
Riverway	1890	457 457,53	667 371,20	1 124 828,73	40 „	1,4 „	2,8 „	1,2 „	8 „
Olmsted-Park	1890 und 1892	1 081 947,60	726 782,94	1 808 730,54	180 „	2,7 „	5,8 „	1,6 „	77 „
Arborway	1892	245 584,25	380 441,96	626 026,21	36 „	3,4 „	1,25 „	1,4 „	
Arnold Arboretum	1882 und 1895	79 343,65	380 352,44	459 696,09	223 „	3,4 „	5,65 „		0,6 „
West Roxbury-Parkway	1894	135 265,29	21 183,19	156 448,48	150 „	2,8 „	4,3 „	2,4 „	
Franklin-Park	1883 und 1884	1 551 196,63	2 375 143,30	3 926 339,93	527 „	7,3 „	14,5 „	1 „	7,4 „
Marine-Park-System:									
Columbia-Road	1899	396 371,07	332 776,83	729 147,90					
Dorchesterway	1892	63 735,54	65 187,12	128 922,66	94 „ land 200 „ flats	4,2 „	4,5 „		
Strandway	1890, 1892 1897 and 1901	566 446,17	339 340,20	905 786,37					
Marine-Park	1883	232 972,57	1 052 726,33	1 285 698,90	34 „ land 150 „ flats	0,5 „	1,3 „		4,4 „
Castle Island	1890	—	32 685,55	32 685,55	21 „ land 83 „ flats				
Wood Island-Park	1882 und 1891	132 800,00	248 717,21	381 517,21	46 „ land 165 „ flats	0,3 „	2,1 „		
Charlesbank	1883	373 916,99	313 229,88	687 146,87	10 „		1,5 „		
Trinity Triangle	1885	30 000,00	—	30 000,00	0,12 acre				
Charlestown Heights	1891	50 538,02	102 991,38	153 529,40	4 acresland 6 „ flats		0,4 „		
Charlestown-Spielplatz	1891	172 923,31	15 392,01	188 315,32	14 „ land 4 „ flats		0,6 „		
Dorchester-Park	1891 und 1903	63 955,37	11 529,97	75 485,34	26 „				
Franklin Field	1892	157 341,22	91 085,72	248 426,94	77 „				
North End Beach	1893	328 364,44	169 262,27	497 626,71	2,7 „ land 4 „ flats				
Copp's Hill Terraces	1893	90 858,19	31 980,96	122 839,15	0,6 acre		0,11 „		
Chestunt Hill-Park	1898, 1899 und 1902	85 193,54	5 112,24	90 305,78	55,4 acres	1,4 „			
North Brighton-Spielplatz	1894	22 107,12	10 503,27	32 610,39	14 „				
Neponset-Spielplatz	1896	24 804,39	11 189,35	35 993,74	18 „				
Billings Field	1896	47 068,98	16 737,57	63 806,55	11 „				
First Street-Spielplatz	1897	—	10 017,86	10 017,86	4,6 „		0,4 „		
Freeport Street Triangle	1897	4000,00	—	4 000,00	0,14 „				
Prince Street-Spielpatz	1897, 1899 und 1901	180 474,70	33,90	180 508,60	0,4 „				
Mystic Spielplatz	1897	50 125,00	1 717,99	51 842,99	2,3 „				
Fellows Street-Spielplatz	1897	14 503,72	1 496,28	16 000,00	0,85 „				
Christopher Gibson-Spielplatz	1897	37 709,58	10 042,75	47 752,33	5,8 „				
Columbus Avenue-Spielplatz	1899, 1900 1901, 1902	327 503,84	5 922,89	333 426,73	5,0 „				
Ashmont-Spielplatz	1899	43 990,09	—	43 990,09	2,2 „				
Savin Hill-Spielplatz	1899	27 147,30	5 536,14	32 683,44	6 acresland 12,6 „ flats				
Roslindale-Spielplatz	1899	24 825,11	5 597,31	30 422,42	3,7 „				
Forest Hills-Spielplatz	1902	25 166,75	—	25 166,75	9,6 „				
Rogers-Park	1899	—	2 010,50	2 010,50	6,9 „				
Berners Square	1901	—	159,45	159,45	1,2 „				
4 Oak Square	1902	—	320,51	320,51	0,22 „				
Spielplatz, Ward 2	1902	47 002,32	—	47 002,32	3,85 „				
Land für Spielplätze usw.	—	168,79	—	168,79					
Playgrounds, Investigating Sites	—	24,00	—	24,00					
		$ 7769 087,56	$ 9 692 702,91	$ 17 461 790,47					
Allgemeine Rechnung	—	—	73 987,50	73 987,50					
Baumschule	—	—	29 947,07	29 947 07					
Ausgaben für Verbesserung	—	—	13 356,10	13 356,10					
		$ 7769 087,56	$ 9 809 993,58	$ 17 579 081,14	2 406,18 acres	34,2 miles	56,04 miles	8,7 miles	125,4 acres

Aus der Tabelle ist zu entnehmen, daß die Stadt Boston in den Jahren 1879–1903, also in 24 Jahren 17,6 Millionen Dollars, rund 74 Millionen Mark für Grunderwerb und Anbau ihrer Parkanlagen aufgewendet hat, d. h. in einem Jahre durchschnittlich 3,1 Millionen Mark. Boston hatte im Jahre 1901 eine Einwohnerzahl von 573579 und wendete in diesem Jahre für die Unterhaltung und den Betrieb von Parkanlagen $ 419903, rund 1760000 Mark auf, d. h. für 1 Kopf der Bevölkerung $\frac{1760000}{573579} = 3,00$ Mark. Bei einem Stadtgebiete von 10499 ha betragen die Parkflächen 1048 ha oder rund 10%. Hervorragend ist in Boston die Fürsorge der Stadtverwaltung für öffentliche Spielplätze. Diese bestehen in Flächen von 1 bis 6 acres = 0,4 bis 2,4 ha Größe und sind möglichst gleichmäßig über das Stadtgebiet verteilt. Ihre Ausstattung ist sehr verschiedenartig. Wo die Bodenverhältnisse günstig sind, werden die Flächen mit Rasen bepflanzt, an anderen Stellen sind sie lediglich mit Kies befestigt. Sie sind mit Turngeräten verschiedener Art, zum Teil sogar mit überdeckten, jedoch seitlich offenen Turnhallen ausgestattet.

Abb. 16. Beaconstreet in Boston.

Die Bostoner Parkanlagen geben schon ein Bild davon, in welcher Weise sich in Amerika die Parksysteme der Zukunft entwickeln werden. Ringförmig um den Mittelpunkt der Stadt werden sich Parkanlagen in verschiedenen Abständen ausdehnen. Die einzelnen Flächen der Ringe sind durch Parkwege verbunden und außerdem wird in radialer Richtung durch breite Parkstraßen eine Verbindung der einzelnen Parkringe erzielt (vgl. den Lageplan des Parksystemes vom Common-Park bis zum Franklin-Park, Abb. b auf Doppeltafel 67/68).

Abb. 17. Arborway bei Boston.

Bei der Ausgestaltung der Parks wird Wert darauf gelegt, daß der natürliche Charakter der Anlagen möglichst erhalten bleibt und daß die Parkflächen nicht durch überflüssige Wegeanlagen zerstückelt werden. Diese Beschränkung in der Anlage von Wegeflächen trägt auch wesentlich zur Verminderung der Kosten bei. Der Baumbestand der Parks ist licht gehalten, so daß die Rasenflächen gedeihen und zur Wirkung gelangen können. Einzelne Bäume sind durch Vermittlung von Buschwerk zu Gruppen zusammengefaßt und durch geschickte Gruppierung zur Wirkung gebracht. Die natürliche Bodengestaltung und die vorhandenen Bachläufe und Seeflächen werden zur Ausgestaltung der Parks herangezogen. Von den Fuß- und Fahrwegen aus werden Ausblicke und Perspektiven geschaffen. Eine Abgrenzung der Rasen- und Parkflächen irgend welcher Art oder gar ein Verbot des Betretens der Anlagen findet nirgends statt.

Abb. 18. Arborway in Boston.

Einige Querschnitte der Bostoner Parkwege sind in den Abbildungen 2 bis 4 gegeben.

Abb. 19. East-Avenue in Rochester.

den Schmutz und den schlechten Zustand der Seitenstraßen gesehen und beobachtet hat, in wie mangelhafter Weise in den, dem großen Verkehr entzogenen Stadtvierteln für die Unterhaltung der Straßen und deren Reinigung und Beleuchtung gesorgt wird.

Einzelne Querschnitte der Parkstraßen geben die Abbildungen 8 bis 10. Die vorhandenen Parkflächen und Parkstraßen werden zielbewußt dauernd vergrößert und ausgebaut, da man in Amerika schon lange den großen Nutzen öffentlicher Parkanlagen in hygienischer Beziehung erkannt und gewürdigt hat. Sehr interessant ist in dieser Hinsicht, was im 31. Jahresbericht der „West-Chicago - Park - Commissioners" vom Jahre 1899 über die Parkausdehnung von Chicago gesagt wird. Es möge daher ein kurzer Auszug aus diesem Berichte im nachfolgenden gegeben werden:

„Die Bestrebungen derjenigen, welche sich in den letzten Jahren mit der Entwicklung der Parkanlagen der amerikanischen Großstädte befaßt haben, sind nach zwei verschiedenen Richtungen auseinandergegangen. Die eine Richtung war bestrebt, in den Außenteilen der Stadtgebiete möglichst große Flächen für die Parkanlagen zu sichern, die anderen hatten sich die Aufgabe gestellt, in den dicht bebauten Innengebieten offene Plätze, kleine Parks und Spielplätze für die Jugend einzurichten.

„Die Gründe derjenigen, welche große Parkflächen befürworten, sind mannigfache und stützen sich auf weitgehende Forschungen. Zur Unterstützung der Theorie, daß Parkflächen ein wichtiges Mittel bilden, um der Verbreitung von Epidemien in großen Städten vorzubeugen, wird angeführt, daß, solange die Pontinischen Sümpfe von Rom durch einen Wald getrennt waren, der anschließende Teil der Stadt gesund und frei von Malaria war. Später, als der Wald beseitigt wurde, brach Fieber aus und der betreffende Teil der Stadt ist noch jetzt fortdauernd ungesund. Ein ähnliches Beispiel stammt von Alabama (Stadt im Süden der U. S.), wo eine Negerkolonie in der Nähe eines Flusses lebte, ungestört durch Malaria, solange Bäume im Überflusse zwischen ihnen und dem Flusse wuchsen. Aber in demselben Sommer, als die Bäume beseitigt waren, wurden die Neger von der Malaria befallen. Die Verlegung der Kolonie, und zwar nicht weiter vom Fluß, als daß ausreichend Bäume zwischen ihr und dem Fluße wuchsen, brachte wieder Immunität vom Fieber. Während einer Epidemie in Jowa (Staat und Stadt westlich von Chicago) wurde durch das Gesundheitsamt die Beobachtung gemacht, daß ganz allgemein diejenigen Familien der Ansteckung entgingen, welche in Häusern lebten, die von Bäumen umgeben waren.

„Bäume dienen dazu, sagt man, das Klima gleichmäßig zu machen, im Sommer kühler und im Winter wärmer. Die Wirkung des Laubes im Sommer ist die, daß es Feuchtigkeit abgibt und diese die Luft kühlt, während im Winter die Äste als Wärmeleiter vom Untergrunde dienen, der wärmer ist als die umgebende Luft und daher den

E. Die Parkanlagen in Chicago.

Die Parkanlagen Chicagos unterstehen nicht der städtischen Verwaltung, sondern sind auf Grund eines Staatsgesetzes vom Jahre 1869 einer selbständigen Behörde, der Board of Park Commissioners, unterstellt. Diese Behörde ist berechtigt, zur Deckung ihrer jährlichen Ausgaben einen gewissen Prozentsatz der städtischen Steuer für ihre Bedürfnisse zu erheben. Die Folgen dieser eigenartigen Verwaltung, die sehr viel unabhängiger von politischen Verhältnissen ist, als die Stadtverwaltung, waren für die Entwicklung der Parkanlagen Chicagos sehr segensreich. Die Parks und die zugehörigen Parkstraßen (vgl. den Lageplan der Parkanlagen West-Chicagos auf Tafel 72) sind asphaltiert und größtenteils mit elektrischem Licht beleuchtet.

Die drei selbständigen Verwaltungen der Chicagoer Parkanlagen

South-Park Board
Lincoln-Park Board
West-Park Board

haben ihre eigenen Treib- und Gewächshäuser, ihre eigenen Stallungen für Wagen und Pferde, ihre eigenen Kraftzentralen für die Erzeugung des elektrischen Lichtes, sowie ihre eigenen Reparaturwerkstätten. Sämtliche Einrichtungen sind so getroffen, daß jede einzelne Verwaltung so unabhängig wie möglich und so selbständig wie möglich arbeiten kann. Da den Parkverwaltungen reichliche Mittel zur Verfügung stehen, so unterscheiden sich die Parkstraßen sehr vorteilhaft von den übrigen städtischen Straßen Chicagos. Der Fremde, der die Anlagen der Stadt besichtigt, wird meist außer den mit leidlich gutem Pflaster versehenen Straßen der Geschäftsstadt nur die Parkstraßen und die zugehörigen Parkanlagen zu sehen bekommen. Der Gesamteindruck der Stadt wird daher für viele Besucher Chicagos ein sehr viel günstigerer sein, als ihn derjenige erhält, der von den großen Parkstraßen seitwärts

Überfluß an Wärme abgibt. Versuche, die in dieser Hinsicht in der Nähe von Chicago angestellt wurden, zeigten Veränderungen in der Temperatur von einem bis sieben Grad mehr in den mittleren Teilen der Wälder gegenüber der Temperatur an den äußersten Endpunkten. Der Unterschied wechselte je nach atmosphärischen Bedingungen, der Stärke und der Richtung des Windes usw. Wälder, die in flacher Ebene eine Stadt wie Chicago von drei Seiten umgeben, tragen dazu bei, die Temperatur gleichmäßiger zu gestalten. Parkanlagen und Fahrwege zwingen eine Stadt, sich über große Flächen auszudehnen und wirken als Lungen und Ventilatoren der Stadtgegenden, in denen sie liegen."

Abb. 20. Lincoln-Parkway in Buffalo.

Man hat auch versucht, statistisch nachzuweisen, daß die Parkanlagen für die Sterblichkeit der umliegenden Stadtteile von günstigem Einflusse sind, und ist hierbei zu auffallend günstigen Ergebnissen gekommen, die beweisen sollen, daß tatsächlich durch die Einwirkung der Parkanlagen die Sterblichkeit eine merkliche Verringerung erfährt. Wenn auch die letzten Schlüsse nicht einwandsfrei scheinen und zweifellos im Interesse einer guten Sache zu sehr verallgemeinert wurden, so ersieht man doch aus der ganzen Art der Verteidigung der Parkanlagen, ein wie weitgehendes Interesse und wie große Fürsorge gerade in Amerika die Pflege der Parks und die Bestrebungen für deren dauernde Vergrößerung genießen.

Der Umfang der Parkanlagen Chicagos ergibt sich aus der folgenden Zusammenstellung:

	Zahl der großen Parks	Fläche der großen Parks ha	Zahl der kleinen Parks	Fläche der kleinen Parks ha	Zahl der Boulevards	Meilen der Boulevards	Stadtfläche qkm	Bevölkerung
Chicago-Süd	5	472	—	—	10	17,28		
Chicago-Linkoln	1	123	2	3,8	13	8,48	484	1 750 000
Chicago-West	3	230	6	14,8	12	21,75		
Chicago zusammen	9	825	8	18,6	35	48,51	484	1 750 000

Die Ausgaben für die Parkanlagen in Chicago-West betrugen nach dem Jahresberichte vom Jahre 1899

für Unterhaltung	370 813 $
für Verbesserung	205 611 $
für Verschiedenes	306 485 $
im ganzen:	882 909 $

Die Gesamtausgaben für die Parkanlagen von West-Chicago bis zum 1. Januar 1900 betrugen rund 10500000 $ für Landerwerb, Einrichtung und sonstige Ausgaben.

Die Ausgaben für die Parkanlagen Süd-Chicagos betrugen vom 1. Dezember 1901 bis 29. November 1902

für Unterhaltung	494 859 $
für Verbesserung	452 803 $
im ganzen:	947 662 $

Leider standen mir Angaben über die Ausgaben für die Parkanlagen Chicago-Linkoln nicht zur Verfügung.

Die vorstehenden Beschreibungen amerikanischer Parkanlagen enthalten einen kurzen Überblick der Eindrücke, die ich auf einer Studienreise nach verschiedenen amerikanischen Großstädten im Jahre 1903, bei der ich der Einrichtung städtischer Parkanlagen ein besonderes Augenmerk zuwandte, gewonnen habe. Hierbei wurde ich durch das außerordentlich liebenswürdige Entgegenkommen der amerikanischen Fachgenossen unterstützt, die durch persönliche Mitteilung und durch Überreichung der meist sehr ausführlichen und inhaltreichen Jahresberichte ihrer Verwaltungszweige meine Studien ganz wesentlich erleichterten. Zu besonderem Danke bin ich in dieser Hinsicht dem Chef-Ingenieur der New-Yorker Parkverwaltung Herrn Ed. A. Miller, ferner dem Präsidenten der West-Chicagoer Parkkommission Herrn Fred. A. Bangs, sowie dessen Verwaltungssekretär Herrn Walter Fieldhouse verpflichtet. Im Gegensatze zu vielen anderen städtischen Einrichtungen bieten gerade die Parkanlagen nordamerikanischer Großstädte vieles Beachtens- und Nachahmenswerte. Die Fürsorge der Verwaltungen für die Einrichtung städtischer Parks und die Bereitstellung geeigneter Ländereien im weiten Umkreise der Städte für Parkanlagen, welche in ferner Zukunft zur Ausführung gelangen sollen, ist überall unverkennbar. Wenn bei begrenzten Stadtgebieten die Machtbefugnis der Gemeinden nicht ausreicht entsprechende Vorkehrungen für die Zukunft zu treffen, so hält es die Staatsverwaltung für ihre Pflicht, Maßnahmen zu finden, die eine gesunde Entwicklung der städtischen Parkanlagen ermöglichen. Die Abbildungen 15—20 sind aus Möller's Deutscher Gärtner-Zeitung—Erfurt entnommen.

DIE XIV. KONFERENZ DER ZENTRALSTELLE FÜR ARBEITERWOHLFAHRTSEINRICHTUNGEN IN HAGEN IN W.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Die diesjährige Versammlung zahlreicher Vertreter der auf dem Gebiete des Wohlfahrtswesens tätigen Reichs- und Staatsbehörden, Landesversicherungs-Anstalten, städtischen Gemeinden, gemeinnützigen Vereine, Bergwerks- und Industriebetriebe usw., insbesondere auch vieler Architekten, hat in der, von einem besonderen Ausschusse wohl vorbereiteten Tagesordnung des 6. Juni eine Frage behandelt, deren Lösung besonders in den Großstädten und Industrieorten von wesentlicher Bedeutung für das Stadt- und Landschaftsbild ist, nämlich die Gestaltung des Arbeiterwohnhauses, also der großen Masse von kleinen Wohnungen, die ganze Straßenzüge und Ortschaften zu bilden pflegen.

Am 4. Juni war zu diesem Zwecke eine Besichtigung der von der Firma Friedrich Krupp in Essen geschaffenen Wohlfahrtseinrichtungen vorausgegangen, insbesondere der an Umfang das alte Stadtgebiet Essen weitübersteigenden Arbeitersiedlungen Westend, Kronenberg, Alfredshof, Friedrichshof, Altenhof und Baumhof, die teils halb städtisches, teils fast ländliches Gepräge haben, und mit Herbergen, Bierhallen, Lese- und Festsälen, Haushaltungsschulen, Konsum- und Badeanstalten, Kapellen usw. reichlich ausgestattet, doch weder Städte noch Dörfer sind. Sie sind eben Gründungen der Großindustrie, ebenso wie die Niederlassungen der wohlhabenden Bevölkerung in Landhausgemeinden einem neuzeitlichen Wohnbedürfnis entsprungen.

Die Fahrt durch diese Ansiedlungen bot eine geschichtliche Entwicklungsreihe. Die älteren, Westend, Schederhof, Kronenberg, in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts angelegt, sind mit dreistöckigen „Mehrfamilienhäusern" bebaut, die in Kronenberg z. B. trotz ihrer Einfachheit an den grün belaubten, vielleicht nur wegen der hoch entwickelten Baumkronen zu schmalen Straßen einen bescheiden freundlichen Eindruck gewähren. Durch einen helleren Anstrich der in düsteren Feldbrandziegeln errichteten Hausmauern könnte dieser Eindruck wohl noch wesentlich gehoben werden. In der Mitte des Marktplatzes dieser Kolonie, den einerseits eine Bierhalle nebst Festsaal mit Bühne, andererseits ein öffentlicher Garten begrenzen, befindet sich eine Rundhalle für öffentliche musikalische Darbietungen. Nur die ebenfalls im Jahre 1871 begonnene Niederlassung Baumhof ist anfangs in mehr ländlicher Weise, später aber, 1890, auch mit großen Wohnhäusern bebaut; dagegen der Alfredhof im Jahre 1894 durchweg mit kleineren Häusern angelegt worden. Eigenartig ist die Anlage des 1899 begonnenen Friedrichhofes, mit großen, reich ausgestatteten 2—3 Stockwerke hohen Häuserblocks, an weiten Höfen mit gärtnerischen Anlagen und Spielplätzen in geschlossener Grundform mit überbauter Einfahrt. Eine besondere Stellung nimmt unter den Siedlungen der Altenhof ein, als eine Stiftung für invalide Arbeiter und für Arbeiterwitwen, mit kleinen Häusern, die in dem Streben nach malerischer Gruppierung, eben wegen ihrer Kleinheit etwas anspruchsvoll und unruhig erscheinen. Doch ist man in den zuletzt gebauten Pfründnerhäusern wieder zu einfacherer, wirkungsvollerer Form zurückgekehrt. Die neuesten Häuser der Firma werden übrigens wieder größer ausgeführt, mit ruhigen Dach- und Wandflächen.

So ließ sich die Entwicklung des Arbeiterwohnhauses von allzu nüchterner Einfachheit und derber Geschlossenheit durch eine reichere Gruppierung und überfeinerte Auflösung zu einer wieder einfacheren und geschlosseneren, doch mehr künstlerischen Gestaltung verfolgen. Als behäbige Land- und Vorstadthäuser sind die Beamtenwohnungen an der Hohenzollernstraße ausgestaltet. Dem verdienten Leiter des Bauwesens, Baurat Schmohl stehen mehrere tüchtige Architekten zur Seite.

Die Sitzung des 6. Juni fand in den Räumen der geschlossenen Gesellschaft Konkordia in Hagen statt. An Vorträgen brachte sie:

1. Zur Einführung eine feinsinnige Betrachtung von Herrn Karl E. Osthaus in Hagen i. W. über „Das Haus in seiner erzieherischen Bedeutung", mit der Forderung, daß die Neuschöpfung des deutschen Hauses das bereicherte Wissen und Können der Neuzeit mit dem Leben in Harmonie setzen müsse; dann die fesselnden Ausführungen des Landesgewerberats Dr. ing. Muthesius aus Berlin, über „die Entwicklung und den heutigen Stand des Arbeiterwohnhauses", besonders im Hinblick auf die weiter vorgeschrittene Wohnhauskultur in England, die im bürgerlichen Wohnhause, im Landhause begonnen, und sich dann auf das Arbeiterwohnhaus — siehe Port Sunlight — erstreckt habe, während man in Deutschland mit der Wohnreform im Arbeiterwohnhaus anfange.

2. „Das wirtschaftliche Problem", in lebhafter Frische vom Direktor der rheinischen Provinzial-Feuer-Sozietät Dr. M. Brandts aus Düsseldorf behandelt, mit dem Nachweise der Wahrscheinlichkeit, daß eine künstlerische Ausgestaltung des Arbeiterwohnhauses keine wesentlich höheren Kosten verursachen dürfte, und mit Betonung der vorbildlichen Wirkung gemeinnütziger Bautätigkeit für den Privatbau.

3. Die Gestaltung des Arbeiterwohnhauses: „Das Bauernhaus in seiner vorbildlichen Bedeutung" von Professor Schultze-Naumburg aus Saaleck bei Kösen mit Lichtbildern, ferner „Grundriß und Außenbau, Innenausbau und Einrichtung" von Architekt R. Riemerschmied aus München-Pasing, der in schlichten, naiv anmutenden, und doch wohldurchdachten Sätzen ebenfalls die Harmonie zwischen Haus und Mensch als erstrebenswertes Ziel hinstellte, auch rednerisch eine vorzügliche Leistung. Weiter „die Arbeiterkolonien" von Geh. Reg.-Rat Professor Dr. ing. K. Henrici aus Aachen mit Bezug auf einen zur Ausführung bestimmten Entwurf, der eine eigentümliche Art

von Wohnstraße, bezw. von Wohnhof vorführt, nämlich zwischen je 2 m breiten Vorgärten nur 5 m breite Wege, beiderseits mit je 5 Doppelhäusern besetzt, wovon die beiden in der Mitte gegenüberstehenden hinter die Flucht zurückgeschoben sind, um einen stillen Platz zu bilden, nach dem hin die Wohnküchen des Hauses gerichtet sind, damit die Mutter bei ihrer Arbeit die Kinder im Auge behalten kann. Der Redner betonte, daß es nicht auf Grundsätze für die künstlerische Gestaltung ankomme, sondern auf die künstlerische Tat selber, auf die Gewinnung tüchtiger Architekten, auch für den Bau für Arbeiterwohnungen.

Endlich die „Gärten", über deren Anlage an Stelle des verhinderten Professor Dr. Lichtwarck aus Hamburg, der städtische Gartendirektor Encke aus Cöln in dem auch von unserer Zeitschrift vertretenen Sinne sprach.

Im ganzen eine Fülle geistvoller Anregungen, die unterstützt wurden durch eine Ausstellung vortrefflicher Zeichnungen und Modelle für Arbeiterwohnhäuser im Folkwang-Museum des Herrn K. E. Osthaus, der in dieser seiner, der Stadt Hagen, zugute kommenden Gründung die Hebung künstlerischer Kultur anstrebt und in seinen, von dem Architekten van de Velde ausgestalteten und ausgestatteten Räumen die Teilnehmer der Versammlung mit liebenswürdiger Gastfreundschaft empfing. Herr Osthaus hat sich nicht allein den Dank seiner Mitbürger, sondern auch aller Teilnehmer der Konferenz durch die Anregung erworben, die Versammlung in Hagen abzuhalten.

Außer dem bereits erwähnten Entwurfe von Henrici, waren noch die reizvoll flott dargestellten Pläne des Ernst-Ludwigvereins zu Darmstadt, und zwar ein mit dem I. Preise gekrönter für Ein-, Zwei-, Zwillings-, sowie Vier- und Sechsfamilienhäuser, mit allerdings sehr kleinen Räumen und sehr mäßigen Baukosten, sowie ein mit dem II. Preise bedachter für Doppel- und Vierfamilienhäuser in einfacherer Weise, dazu die Modelle eines der angekauften Entwürfe ausgestellt. Ferner die Modelle von Arbeiterhäusern für Sinn in Nassau von Schultze-Naumburg in einfacher Bauernhausform, die Pläne des Hochbauamts der kgl. bayerischen Staatsbahnen, insbesondere der Lageplan für eine Ansiedlung auf dem Verschub-Bahnhofe zu Nürnberg, mit etwas gekünstelten Straßenzügen, das Modell der vorhin schon erwähnten Kolonie Altenhof von Krupp mit Platzanlage und der geplanten Erweiterung, weiter der Lageplan zur Ansiedlung Margaretenhof, der Friedrich-Alfredhütte mit Platzanlage, die an zwei Seiten von Lauben zur Verbindung der Bade- und Konsum-Anstalten, Lesehallen und Kleinkinderschulen umzogen ist, endlich die Lagepläne der Gelsenkirchner Bergwergs-Aktiengesellschaft für die Ansiedlungen Zollern, Grimberg und Westhausen. Dazu war eine Sammlung von Aufnahmen gefügt, die von Studierenden der Technischen Hochschule unter Leitung des Professors Henrici, und auch von diesem selbst in der Umgegend von Aachen gemacht worden sind, die eine Reihe schöner Beispiele charakteristischer Bauernhäuser und Höfe, Dorfstraßen (z. B. Verlautenheiden) darstellen. An solchen einfachen Beispielen werden die jungen Architekten am ersten komponieren lernen.

Den einen oder anderen der ausgestellten Entwürfe hofft die Zeitschrift demnächst noch veröffentlichen zu können.

CHRONIK 1905

HANNS ANKER

Unser Mitarbeiter, DR. ING. EMERICH FORBÁT, Zivilingenieur in Budapest, hat im internationalen Wettbewerbe einen Preis von 8000 Kr. für seinen Entwurf zur Wasserversorgung und Entwässerung der Stadt Varna in Bulgarien erhalten.

DEM WETTBEWERBE UM EINEN STADTPLAN FÜR HELSINGBORG liegt ein ausführliches Programm zu Grunde, dessen sich auf die Bebauung beziehenden Sätze in Folgendem mitgeteilt werden: Die Baugesetze für die Städte des Reiches sowie die Bauordnung der Stadt Helsingborg sind zu befolgen, jedoch steht es den Bewerbern frei, dem Plane auch einen Entwurf beizufügen, welcher auf solchen Gebieten, die ausschließlich für nach besonderen Vorschriften auszuführende Wohnhäuser vorgesehen sind, Straßen von weniger als zwölf Meter Breite aufnehmen kann. Der Entwurf ist im Maßstab 1 : 2000 auszuführen und hat die im Plane einbegriffenen Viertel in solcher Anordnung aufzunehmen, daß die darauf befindlichen Grundstücke am zweckmäßigsten bebaut und drainiert werden können. Ist dem Entwurfe für größere oder kleinere Stadtteile eine bestimmte Bauplatzeinteilung zu Grunde gelegt, welche damit in unmittelbarem Zusammenhange steht, so ist diese Bauplatzeinteilung gleichfalls in den Entwurf einzutragen. Für öffentliche Gebäude geeignete Grundstücke oder Bauplätze sind vorzusehen, ebenso ein grösseres Feld mit Anpflanzungen für Ausstellungen, sportliche Zwecke, Spielplätze usw. Der Plan soll ebenfalls besondere Gebiete oder Viertel für Villengebäude, Arbeiterwohnungen, Fabriken u. dgl. umfassen. Besonderes Gewicht ist darauf zu legen, daß den einzelnen Stadtteilen in möglichst großer Ausdehnung freie Aussicht über den Sund bereitet wird. Dazu kommen die Anforderungen an die Straßen- und Entwässerungsanlagen; die Hauptzuwege der Stadt sind genau bezeichnet, ferner die zur Bebauung mit öffentlichen Gebäuden, zu Parkanlagen, zu Landhaus- und Fabrikvierteln geeigneten Gebiete. Dem Programm liegen außer der Bauordnung zahlreiche Karten bei mit Höhenkurven, Grundbesitzangaben und Entwürfen zur Umlegung der Westküstenbahn bzw. zur Ausfüllung des

Öresundes, in zwei Exemplaren auch die Karten, in die der Plan eingetragen werden soll. Der so wohlvorbereitete Wettbewerb verdient eine zahlreiche Beteiligung. Für Berliner Bewerber, die vorher das Material einsehen wollen, bietet sich dazu Gelegenheit bei der Firma E. Wasmuth A.-G., Berlin W. 8, Markgrafenstr. 35.

ZUR STUTTGARTER HOFTHEATERFRAGE. Oberbaurat von Reinhardt hat eine neue Lösung vorgeschlagen, die der beigefügte Lageplan zeigt. Danach ist der Theaterbau vom Schloß etwa 25 m abgerückt und die Schloßgartenstraße in einem flachen, gegen den Marstall konvexen Bogen um die Rückseite des Theaters herumgeführt. Für den Verkehr zwischen Schloßplatz und Schloßgartenstraße ist sowohl auf der Nordwestseite des Neubaues als auch zwischen diesem und dem kgl. Privatgarten eine Verbindungsstraße vorgesehen. Dann würde sich der Theaterbau auf dem alten Platz ermöglichen und die Lücke, die der Schloßplatz jetzt zeigt, durch einen Monumentalbau wieder schließen lassen. Um das Übergreifen des Theaterneubaues auf die Schloßgartenstraße und die Ausbiegung dieser tunlichst einzuschränken, könnte die Entfernung des Theaters vom Residenzschloß, ohne irgend welche Bedenken inbetreff der Feuersgefahr noch herabgemindert werden, da gerade in dem dem Schlosse zunächst liegenden Gebäudeteil die massiven Treppen, die Wandelgänge usw. untergebracht würden, die einem Schadenfeuer keine Nahrung bieten, sondern eher als Schutz dienen. Zu diesem Vorschlage wurde folgende Erklärung angenommen:

„Der württ. Verein für Baukunde begrüßt in den von Oberbaurat von Reinhardt vorgelegten Plänen für den Bau eines Opernhauses, unter Benützung des alten Platzes, auch in der neuesten Umarbeitung, bei der auf die Durchführung der König-Wilhelmstraße verzichtet ist, eine Lösung, deren Weiterverfolgung vom ästhetischen Standpunkt aus dringend erwünscht ist. Anderseits ist der Verein der Ansicht, daß die durch einen Theaterneubau auf dem Waisenhausplatz bedingte Aufhebung der unmittelbar durchgehenden Verbindung zwischen Charlottenstraße und Planie in verkehrstechnischer Hinsicht große Bedenken gegen sich hat."

DER HEILIGENSTÄDTER PARK IN WIEN ist feierlich eröffnet worden. Er ist aus dem ehemaligen Köglerparke am Abhange, der von der Hohen Warte zur Grinzinger Straße hinabführt, hervorgegangen, indem der alte Baumbestand möglichst geschont und nur der obere Teil des von der Gemeinde im Jahre 1900 für 260 000 Kronen erworbenen Grundstückes mit einer Fläche von rund 6500 qm der Bebauung zugeführt wurde. An der tiefsten Stelle der neuen Anlage, die im ganzen 15 000 qm umschließt, ist ein Kinderspielplatz von 4000 qm Größe angelegt. Geschickt angeordnete Wege führen in sanfter Steigung zur Höhe der Hohen Warte herauf.

VERSAMMLUNGEN UND KONGRESSE.

DER VEREIN DEUTSCHER GARTENKÜNSTLER hält seine XVIII. Hauptversammlung am 22.—25. August in Darmstadt ab, wo eine allgemeine Gartenbau-Ausstellung stattfindet. Auf der Tagesordnung befinden sich folgende Vorträge von weiter reichendem Interesse, insbesondere auch für den Städtebau:

1. des Professors Olbrich in Darmstadt über den „Farbengarten",
2. des Malers Leipheimer in Darmstadt über seinen in der Ausstellung geschaffenen „Sondergarten",
3. des Architekten Ludwig J. Fuchs in Darmstadt über den „Bürgerlichen Garten und städtischen Ziergarten",
4. des Direktors des Zentralfriedhofes in Ohlsdorf-Hamburg, W. Cordes über „Das Nützliche und Schöne in der Gartenkunst",
5. des städtischen Gartendirektors Heicke in Frankfurt a. M. über „Die rückständige Gartenkunst".

Auskunft erteilt Garteninspektor Stapel in Darmstadt, Emilstr. 19.

Zu den Verhandlungsgegenständen des am 15.—21 September d. J. in Lüttich tagenden III. INTERNATIONALEN KONGRESSES, der öffentlichen Kunst befindet sich das insbesondere für den Städtebau wichtige Thema: Von der Kunst im öffentlichen Leben, ihren Anwendungen hinsichtlich der Anlegung von Städten, Straßen und Plätzen, neuen Stadtteilen; von öffentlichen und privaten Bauten, Denkmälern und der Ausschmückung öffentlicher Gebäude.

Zu dem vom 7.—10. August in Lüttich tagenden VII. INTERNATIONALEN WOHNUNGSKONGRESSE wurden auf Grund von Vorberichten verhandelt: Thema I, Eingreifen der öffentlichen Gewalten in die Wohnungsfrage, Prof. Dr. H. Albrecht-Gr.-Lichterfelde; Thema II, Besteuerungsfrage, Beigeordneter Schmitz-Cöln; Thema III, Wohnungspolizei, Beigeordneter Dominicus, Straßburg i. E.; Thema IV, Bebauungsplan, Geh. und Oberbaurat Dr. Ing. Stübben-Grunewald; Thema V, Wohnungsstatistik, Dr. C. Singer-München; Thema VI, ästhetische Seite der Wohnungsfrage, Dr. R. v. Erdberg-Charlottenburg; Thema VII, Arbeitergärten, Geh. Regierungsrat Bielefeldt-Berlin.

BÜCHERSCHAU.

Wien am Anfange des XX. Jahrhunderts. Ein Führer in technischer und künstlerischer Richtung. Herausgegeben vom Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein. Redigiert von Ingenieur Paul Kortz, Stadtbaurat. I. Band: Charakteristik der Städtischen Ingenieurbauten. Wien 1905, Verlag von Gerlach & Wiedling.

Jetzt oder nie! Die Dammfrage gelöst — mit 3 Plänen von P. Vorkink & Jac. Th. Wormser, Buchhandlung, vorm. Hovecker & Wormser, Amsterdam, Pretoria, Potchefstroom.

BRIEFKASTEN.

STADTBAUAMT ZU ISERLOHN. Die Veröffentlichung einiger der s. Z. preisgekrönten Entwürfe zum Generalbebauungsplane von Brünn ist schon seit längerer Zeit beabsichtigt, hat sich bisher nur aus verschiedenen Gründen noch nicht verwirklichen lassen. Wir hoffen, dies alsbald nachholen zu können.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

DER STÄDTEBAU

VERLAG VON ERNST WASMUTH A.-G., BERLIN W. 8, MARKGRAFEN-STRASSE 35

ANZEIGEN

II. JAHRGANG — 1. OKTOBER 1905. — HEFT 10.

Erscheint am 1. jedes Monats. Preis bei direkter postfreier Zusendung für Deutschland und Oesterreich-Ungarn Mk. 20,—, für alle übrigen Länder Mk. 24,— pro Jahrgang.

Alleinige Anzeigenannahme bei **C. Behling**, Institut für graphische Industrie, **Berlin W. 66, Leipzigerstr. 13.**

Unerreicht in Transportabilität und Zerlegbarkeit sind

Doecker'sche Bauten von

Christoph & Unmack, Aktiengesellschaft

NIESKY, Ob.-Lausitz

Fabrik zerlegbarer transportabler Doecker'scher Baracken, Häuser und Pavillons jeglichen Bedarfes.

Einzige Spezialfabrik in Europa

Seit über 20 Jahren von maßgebenden Autoritäten, Staats- und Gemeindebehörden als **vorzüglich** anerkanntes System.

Hygienisch mustergültig

Goldene Medaille Deutsche Städte-Ausstellung Dresden 1903.

System Doecker seit 1885 vielfach preisgekrönt mit höchsten Preisen bei allen Wettbewerben.

Transportabler zerlegbarer Doecker'scher zweiklassiger Schul-Pavillon.

Vorzug: Leichtester Aufbau und Abbruch ohne jeden Materialverlust. Jedem erdenklichen Zweck und Bedarfe sich anpassende Bauten als:
Epidemie-, Lazarett- und Krankenbaracken, Baubureaus, Bahnhofsgebäude, Wartehallen, Arbeiter-Schlaf- und Wohnbaracken, Wohnhäuser etc.
Schulpavillons bereits weit über 100 Stück mit über 200 Schulklassen an viele europäische Städte geliefert, darunter viele Nachbestellungen.

Prospekte und Vertreterbesuch kostenfrei ❁ Zeichnungen, Bauanschläge ohne Verbindlichkeit

General-Vertreter: **Georg Goldschmidt**, BERLIN W., Kurfürstendamm 233.

BAUMHOLD & Co, HILDESHEIM

Cementwarenfabrik, Beton und Tiefbaugeschäft

Fabrikation von Cementwaren aller Art

Cementrohre, Trottoirbeläge u. Bordsteine
Treppenstufen, Säulen und Fassaden
aus Terrazzo, künstlich. Sandstein oder Granit
Ausführung aller Betoneisenbauten,
Viktoria-Decken, D.R.P.
Übernahme
Komplett. Kanalisationen und Brückenbauten
Weitgehendste Gewährleistung

Hildesheim — Für verdienstvolle Leistungen 1903 — Leipzig 1897 (Ehrenpreis der Stadt Leipzig) — Berlin 1901

LOUIS HERRMANN

Kgl. Hofl. **DRESDEN** ZWICKAUER-STRASSE 33

PAPIERKÖRBE Für Anlagen.

Promenaden Bänke.

etc.

INSERENTEN-VERZEICHNIS.

Actien-Gesellschaft für Beton- und Monierbau, Berlin W. 9.

Actien-Gesellschaft für Großfiltration und Apparate-Bau, Mannheim, Worms.

Baumhold & Co., Hildesheim, Cementwarenfabrik, Beton- u. Tiefbaugeschäft.

Bautechnische Privatschule (Architekt Spenger), München.

Bayer. Metall-Industrie Tobias Forster & Cie., München und Berlin. Selbstspülende Closets „Isaria“.

C. Behling, Institut für graphische Industrie, Berlin W. 66.

Christoph & Unmack, Aktiengesellschaft, Niesky, Ob. Lausitz. Transportable Häuser und Barackenbau.

Deutsche Glasmosaik-Gesellschaft Puhl & Wagner, Hoflief., Rixdorf-Berlin.

Deutsch-Österreichische Mannesmann-Röhren-Werke, Düsseldorf. Stromzuführungs- und Beleuchtungsmaste.

Herrmann Fritzsche, Leipzig. Kunstschmiedewerk.

Göhmann & Einhorn G. m. b. H., Dresden, Gesundheitstech. Anlagen u. Apparate.

J. Haack Nachf. R. Köhler, Steglitz. Gartenarchitekt. Baumschulen.

J. Hegmanns, Köln a. Rh. Schieferplatten.

Louis Herrmann, Kgl. Hofl., Dresden. Papierkörbe für Anlagen, Promenadenbänke, Baumschützer.

F. Küppersbusch & Söhne Akt.-Ges., Gelsenkirchen-Schalke. Kochapparate, Kücheneinrichtungen.

Ant. Kunz, Mähr.-Weißkirchen, Wasserleitungen.

Körner & Brodersen, Landschaftsgärtner, Steglitz.

A. W. Remy & Co., Neuwied a. Rh. Lehrmittelanstalt und Schulbankfabrik. Asphaltschutzschichten.

Siemens & Halske Aktiengesellschaft, Berlin SW. Ozon-Anlagen, Wassermesser.

Carl Scheide, Grottenbau, Greussen i. Th.

Josef Scherer, Berlin W. 15. Kirchliche und profane Glasmalerei.

Franz Schlüter, Spezial-Geschäft für Beton und Monierbau, Dortmund.

Constanz Schmitz, Berlin NW. 52. Consult. Ingenieur für maschin. Anlagen in Schlachthöfen, Krankenhäusern.

C. H. Seyfahrth & Co., Altona-Ottensen IV. Kautschuckin-Fabrik.

A. Stiefelhagen, Ingenieur und vereid. Geometer, Gera (R.). Vermessungen und Studienpläne.

Heinrich Timm, Berlin N. Dampfwaschmaschinen.

Wichulla, Ingenieur für Kultur und Gartenbau, Berlin-Friedenau.

2. Jahrgang 1905 10. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

BERLINER WOHNBAUBLÖCKE.

In der Altstadt von Berlin haben, wie in allen älteren Städten, die Baublöcke, und auch die einzelnen Blockgrundstücke meist nur bescheidene Abmessungen. Größere Bauplätze wurden an den Hauptstraßen abgeteilt, kleinere an den Nebenstraßen. Die Entwicklung der Altstadt zu einem modernen Geschäftsviertel hat es mit sich gebracht, mehrere Grundstücke zusammen legen zu müssen, zur Erbauung von Großgeschäfts- und Warenhäusern, zumal die Vorschriften der Bauordnung die selbständige Bebauung kleiner Grundstücke jetzt unvorteilhaft erscheinen lassen. Ein Stück eines der größten Baublöcke aus älterer Zeit ist im Textbilde 1 wiedergegeben; an der Probstgasse sind noch die kleinen Grundstücke erhalten, während an der Spandauer- und an der Königstraße der umfangreiche Bauplatz für das Israelsche Warenhaus durch Zusammenlegung gewonnen worden ist. Die Blockseite an der Spandauerstraße hat die schon recht stattliche Länge von 93 m. Im Gegensatze dazu hatte man geglaubt, als die Stadt sich vor dem früheren Mauerringe auszuweiten begann, weit größere Baublöcke schaffen zu müssen, wohl in der Annahme, daß das Innere des Blocks zur Anlage von Gärten ausgenützt werde, oder daß die weitere Aufteilung des Blocks durch Zwischenstraßen der Privatunternehmung überlassen bleiben könne. Beides ist auch eingetroffen, doch ersteres nur vorübergehend und letzteres in durchaus unzureichendem und unvollkommenem Maße. Mit dem Steigen der Bodenpreise wurde das Blockinnere nach und nach verbaut, wie die Textbilder 2 und 3 auf Seite 128 und 129 erkennen lassen, die einen rund 220 auf 240 m großen Block im Westen der Stadt um das Jahr 1850 und um das Jahr 1900 darstellen*). Zunächst wurde der Rand bebaut, dann kamen einige Gartenhäuser hinzu, endlich siegten die üblichen Seitenflügel, Quergebäude und Hinterhäuser mit einer großen Zahl von Hofwohnungen. Nicht überall ist jedoch eine derartige Verbauung die Folge gewesen. Das Bedürfnis nach ruhig gelegenen Wohnungen, ohne doch eigentliche Hofgebäude zu bilden, auch nach schärfer von einander getrennten Wohnungen, wie sie nur Einfamilienhäuser bieten, endlich das Bedürfnis nach besseren Kleinwohnungen, als Seiten-

Abb. 1.

*) Uns freundlichst von Herrn Dr. R. Eberstadt überlassen.

flügel und Berliner Zimmer zu schaffen vermögen, haben zu vielfachen Versuchen und auch einigen geglückten Lösungen geführt, die im folgenden besprochen werden sollen.

I. Anlage einer Privatstraße am Schöneberger Ufer von R. Goldschmidt, Berlin.

Am Schöneberger Ufer, in der Nähe der Potsdamer Brücke, befindet sich zwischen den Häusern No. 36 und 37 eine Privatstraße, die schon vor einer Reihe von Jahren zur Aufschließung des tiefen Hinterlandes angelegt worden ist. An dieser Straße sind von dem Verfasser zwei Häuser, No. 36a und 36aI, im Zusammenhange mit dem am Schöneberger Ufer selbst liegenden Hause No. 35, errichtet worden; die übrigen Häuser haben bereits bestanden. Die Straßenanlage gibt ein Beispiel, wie man Hinterland nutzbringend aufschließen und selbst dicht an einem der belebtesten Punkte Berlins ruhige, dem Verkehr entrückte Wohnstätten mit Luft und Licht, von Gärten umgeben, schaffen kann. Auf Tafel 73 ist die Grundrißanordnung der drei Häuser zu ersehen.

Sie enthalten in den Hauptgeschossen Wohnungen von 8—10 Zimmern mit Zubehör. Die Geschosse des Hauses No. 36aI enthielten ursprünglich je 2 Wohnungen, eine von 7 Zimmern und eine Junggesellenwohnung von 3 Zimmern mit den nötigen Nebenräumen. Da sich aber Mieter für die Geschosse im Ganzen fanden, ist die Teilung aufgegeben worden; die dritte jetzt überflüssige runde Hintertreppe erinnert noch daran. Im Erdgeschoß der Häuser liegen außer einigen Geschäftsräumen durchgängig Wohnungen von 1—2 Stuben nebst Küche. Obwohl die alten Baulichkeiten der Privatstraße nicht gerade zur Zierde gereichen, sind die Wohnungen in den Neubauten doch recht beliebt geworden, so daß sie stets Mieter zu guten Preisen gefunden haben. Die Privatstraße hat eine Breite von 7,5 m. Bei einem beiderseitigen Fußsteige von je 1,6 m bleibt eine Fahrbahn von 4,3 m übrig, die sich als ausreichend für das Umkehren der meisten Fuhrwerke erwiesen hat. Für besonders lange Wagen, wie Möbelwagen usw., ist vor der

Abb. 2.

Einfahrt von No. 36a der Fußsteig weggelassen worden. Für unsere Großstädte mit dem riesig anwachsenden Verkehre sind solche ruhig und abgesondert liegenden Wohnstätten ein großes Bedürfnis, besonders für diejenigen, die wegen ihrer geschäftlichen Tätigkeit in den Vororten nicht wohnen können. Der Lärm und das unangenehme Geräusch der elektrischen Bahnen in den Straßen greifen die Nerven der Menschen auch in den Zeiten an, wo sie von der anstrengenden Arbeit des Tages ausruhen sollten. Deshalb ist die Schaffung solcher Anlagen, wie die beschriebene, sehr zu empfehlen, besonders da sie auch eine gute Verzinsung des Anlagekapitals in Aussicht stellen. Leider erschwert aber eine merkwürdige Auffassung der Baupolizeibehörde die Ausführung solcher Privatstraßen derart, daß wohl schon manche geplante Anlage deswegen unterbleiben mußte. Nach der Bauordnung wird bekanntlich die Ausnutzungsfähigkeit des Grundstückes nach Zonen festgesetzt, die von der Baufluchtlinie ab rechnen. Jeder Unbefangene würde nun wohl bei der vorliegenden Anlage die Grenze der Privatstraße und Baugrundstücke als die gegebene Baufluchtlinie angesehen. Anders die Polizei. Nach ihr ist die Baufluchtlinie nur eine Straßenfluchtlinie, die in dem Bebauungsplane von Berlin Aufnahme gefunden hat. Da die genannte Privatstraße aber nicht darin aufgenommen ist, auch kaum aufgenommen werden kann, so ist ihre Bauflucht der Zonenberechnung für die Bebauung nicht zu grunde zu legen. Für diese kommt nur die nächstliegende durch den Bebauungsplan festgelegte Baufluchtlinie, d. h. die des Schöneberger Ufers in Betracht. Da nun die zu bebauenden Grundstücke über 50 m von der Bauflucht entfernt liegen, geraten sie in ihrer ganzen Ausdehnung in die ungünstigste letzte Zone und dürfen nur

Abb. 3.

zur Hälfte bebaut werden. Rechnet man hierzu noch den entsprechenden Verlust an Bauland, den doch die Privatstraße selbst mit sich bringt, so geht die Bebauungsfähigkeit gar auf 40% der Grundstücksgröße herab, d. h. auf ein Maß, das in den meisten Fällen eine nutzbringende Aufschließung des Hinterlandes in der gedachten Weise ausschließt.

Aber noch eine andere große Unannehmlichkeit kann diese Auffassung von dem Wesen der Privatstraßenfluchtlinie dem Bauherrn bereiten. Gilt nämlich die Fluchtlinie der Privatstraße nicht als solche, so sinkt sie in den Augen der Behörde zu einer gewöhnlichen Grenzlinie herab, an der man Giebelwände von unbeschränkter Höhe, nur abhängig von den Abmessungen des Hofes errichten kann. Da die Polizeibehörde es bisher stets nach einer von dem Ortsausschuß eingehaltenen Ausnahmeerlaubnis gestattet hat, Fenster in einer solchen Giebelwand nach der Straße hinaus anzulegen, kann jeder beliebige Anlieger der Privatstraße an der nur 7,5 m breiten Straße ein fünfstöckiges Gebäude mit über 25 m Höhe errichten, eine Aussicht, die wohl manchen davon abhalten wird, eine Privatstraße zu schaffen, um daran ein behagliches Wohnhaus zu erbauen.

Zum Schlusse dieser Ausführungen sei es dem Verfasser gestattet, noch kurz auf die Gartenanlage der Privatstraße einzugehen. Bei ihrer Anpflanzung wurde ein sehr naheliegender, aber meist unberücksichtigter Leitgedanke befolgt. Es sind nämlich derartige Pflanzen ausgesucht worden, daß der Garten auch in den Wintermonaten, wenn die Sommergehölze keine Blätter und Blüten mehr haben, wenigstens noch grün erscheint und nicht den traurigen kahlen Eindruck macht, wie ihn die meisten sonstigen Gärten und angepflanzten Plätze im Winter zu bieten pflegen, besonders wenn in Stroh und alte Teppiche eingepackte empfindliche Gewächse Vogelscheuchen ähnliche Gebilde abgeben. Betrachtet man die Gärten Roms in den Wintermonaten, so kommt man bald zur Einsicht, daß ihre überraschende Wirkung, die der des Sommers fast gleicht, nicht so sehr von den günstigeren, klimatischen Verhältnissen abhängt, als von der Verwendung immergrüner Gewächse im größten Umfange. Daß hierin ein seit der Renaissancezeit geübter Kunstgriff liegt, kann gar nicht bezweifelt werden. Wenn wir hier im Norden auch nicht gleich oder überhaupt nicht dasselbe erreichen können, was in Rom auf Grund einer langjährigen Kultur und der wärmeren Witterungsbedingungen möglich ist, so ist doch zu hoffen, daß wir, den erwähnten Leitgedanken im Auge behaltend, mit der Zeit auch Gartenanlagen schaffen werden, die das trübselige Bild der heutigen Gärten im Winter verdrängen. Wir haben bereits eine große Anzahl von immergrünen Pflanzen, die sich für die Verbesserung unserer Gärten in diesem Sinne trefflich eignen.

Ich nenne nur: Efeu, Koniferen jeder Art, unsere gewöhnliche Rottanne, Ilex, Lärche, Buchsbaum, Rhododendron, Mahonien, Eispflanzen, endlich gut gehaltener Rasen, der allerdings Sonne haben muß. Ihre Zahl ließe sich zweifellos noch wesentlich vermehren, besonders wenn man weitere Versuche auch mit ausländischen Pflanzen machen würde. Muß man Pflanzen im Winter eindecken, so soll man dazu statt der genannten häßlichen Materialien Tannenzweige nehmen, die den ganzen Winter über grün bleiben. Geht man hiervon bei der Anlage der Gärten, Vorgärten, öffentlichen Plätze usw. grundsätzlich vor, ohne natürlich dabei dem Aussehen der Gärten im Sommer Eintrag zu tun, so werden diese bald auch im Winter den Menschen eine Freude und den Gebäuden eine Zier sein, was von ihnen heutzutage meist nicht zu sagen ist.

Um zu zeigen, wie weit man mit Anpflanzungen dieser Art kommen kann, sei auf die Vorgärten vor dem Haupttore des Schlosses von Charlottenburg hingewiesen. Dieses ausgezeichnete Beispiel lehrt zugleich, daß man mit Wintergehölzen auch schöne Farbenschattierungen erreichen kann.

II. Zur Aufschließung übergroßer, besonders zu tiefer Baublöcke von Theodor Goecke, Berlin.*)

Bevor man an die Erweiterung der Stadt, an die Erschließung neuen Baugeländes herantritt, wird man sich immer die Frage vorzulegen haben, für **wen** sollen Wohnungen beschafft werden, für den Arbeiter, oder für den wohlhabenden Mann, für den Beamten oder Gewerbetreibenden?**)

Von der Beantwortung dieser Frage hängen Form und Größe der Bauplätze ab, von der Art der Bodenaufteilung aber Form und Größe der Baublöcke; hierüber muß man sich klar sein, bevor Straßen festgelegt werden. Leider ist häufig gerade umgekehrt verfahren worden, so daß nun der schematisch zugeschnittene Baublock, einem Prokustesbette gleich, den allerverschiedensten Wohn- und Geschäftsbedürfnissen zu viel oder zu wenig, selten das gerade passende bietet. Dies trifft besonders bei zu großer Tiefe zu, wenn davon abgesehen wird, das Innere des Blocks von der Bebauung freizuhalten. Hier bleibt dann schwer zugängliches Hinterland, dort vielleicht ein quer durchgehendes zu schmales Grundstück übrig, beide schlecht ausnutzbar. Hier lassen sich nur Hofwohnungen erbauen, deren man ohnehin schon genug hat, dort aber keine Einfamilienhäuser, die gerade erwünscht sind. Hier möchte man ruhige Wohngelegenheiten haben, ohne Hofwohnungen zu sein, dort dagegen Geschäftsläden, weil der Verkehr dazu herausfordert. Alle diese Verlegenheiten entstehen im Blockinnern, und die Mittel aus ihnen heraus zu kommen, wirken nur in besonders günstigen Fällen auf die äußere Erscheinung des Baublocks zurück. Dadurch geht viel für das Straßenbild verloren. Dieses wird aber geradezu verunstaltet, wenn noch eine zu schmal oder falsch abgestumpfte Ecke, eine schiefe Überschneidung der Grundstücksgrenzen hinzukommt, wie es die über Gebühr beliebten Schrägstraßen mit dem baupolizeilichen Zwange mit sich bringen, **in** der Baufluchtlinie oder **parallel dazu** bauen zu müssen. Wie aus Textbild 3 ersichtlich, wird der Kern des Blockinnern von Schulhäusern gebildet. Man wird zugeben müssen, daß gerade diese Gebäude hier besonders zweckmäßig liegen. Mehr nach dem Rande hin — an der Potsdamer Straße — ist aber auch eine Kirche in einen Hof versteckt; ähnlich liegt eine Synagoge in einem benachbarten Baublocke. Auf diese Weise wird die Stadt ihrer schönsten Schmuckstücke beraubt. (Fortsetzung folgt in Heft 11.)

*) Für Wohnzwecke, für Geschäftszwecke, Passagen usw. bleibt einer besonderen Behandlung vorbehalten. D. H.

**) Aus einem Vortrage des Verfassers auf dem Brandenburgischen Städtetage zu Kottbus 1904.

SOZIALE UND WIRTSCHAFTLICHE VORARBEITEN FÜR STADTERWEITERUNGSPLÄNE.

Von Dr. Ing. FORBÁT, Frankfurt a. M.-Budapest.

(Fortsetzung aus Heft 8).

Von diesen 53 Städten sind in Tabelle 1 gruppenweise diejenigen Städte zusammengefaßt worden, in welchen gegenüber den anderen Städten die eine oder andere Berufsklasse am stärksten hervorgetreten ist. Von den zu jeder Stadt gehörigen zwei Reihen der Tabelle enthält die obere die Ergebnisse der Volkszählung von 1895, die untere die von 1882.

In den 6 Städten der ersten Gruppe waren im Jahre 1895 auf dem Gebiete der Industrie beschäftigt 65,3—74,5 % der Bevölkerung, auf dem Gebiete von Handel und Verkehr 14,7 - 20 %; insgesamt lebten daher von Industrie, Handel und Verkehr 83—89,2 % der Bevölkerung. Wir haben es hier demnach mit einigen typischen Beispielen deutscher Industriestädte zu tun.

Die Städte der zweiten Gruppe haben nach der Zusammensetzung ihrer Bevölkerung den Charakter von Handelstädten. Numerisch stehen zwar auch in diesen Städten die von der Industrie Beschäftigten an erster Stelle, aber die Verhältniszahl der im Handel und Verkehre tätigen Einwohner war in ihnen größer als in den andern Städten uud betrug im Jahre 1895 31,6—39,9 %. Es ist bemerkenswert, daß alle Städte dieser Gruppe zu den bedeutenderen See- bezw. Binnenschiffahrtshafenplätzen gehören. Neben den drei Hansestädten finden wir hier Mannheim mit seinem größten kontinentalen Binnenschiffahrtshafen, ferner Stettin und Frankfurt, in welchen ein großer Teil des Handelsverkehrs ebenfalls auf die Ausnutzung der Wasserwege zurükzuführen ist. Wir werden Gelegenheit haben, bei Besprechung der wirtschaftlichen Verhältnisse der städtischen Bevölkerung auf diesen Umstand noch einmal zurückzukommen.

In den vier Städten der dritten Gruppe beträgt der auf die bürgerlichen und kirchlichen Beamten, das Militär und die freien Berufe entfallende Prozentsatz der Bevölkerung 21,8—34,8 % gegenüber 3,7—6,8 % bei den Städten der ersten und 7,7—10,8 % bei denjenigen der zweiten Gruppe. Der Hauptanteil an diesem Prozentsatz entfällt unter den angeführten drei Berufsarten wohl auf das Militär, da wir es bei den Städten dieser Gruppen ausschließlich mit bedeutenderen Garnisonplätzen des Land- und Seeheeres zu tun haben.

Die Städte der vierten Gruppe weisen neben einer immerhin beträchtlichen Anzahl von Angehörigen der für die dritte Gruppe charakteristischen Berufsarten 12,8 bis 19,3 % solcher Einwohner auf, die keinem ausgesprochenen Berufe nachgehen, sondern von ihrer Rente oder Pension leben. In den angeführten Industriestädten betragen die entsprechenden Zahlen 4,8—7,0 %, in den Handelstädten 6,2—10,0 %, in den Städten der dritten Gruppe 7,3—14,3 %. Wir finden in dieser Gruppe neben Wiesbaden, das sowohl als Bäderstadt, wie durch seine sonstigen Vorzüge eine besondere Anziehungskraft besitzt, die Hauptstädte von Baden und Hessen, die als gesellschaftliche, künstlerische und wissenschaftliche Mittelpunkte für die Ansiedlung der in Frage stehenden Bevölkerungsklasse zweifelsohne in hohem Grade geeignet erscheinen.

Die letzte Gruppe der Tabelle 1 zeigt endlich die Zusammensetzung der Bevölkerung in den Hauptstädten der vier größten deutschen Bundesstaaten. An erster Stelle steht auch in diesen Städten die Industrie mit 47,2—53,5 %, an zweiter der Handel mit 23,5—25,6 %. Die Verteilung der Bevölkerung auf die einzelnen Berufsarten ist in diesen Städten bis auf Berlin, wo die Industrie etwas stärker hervortritt, eine ziemlich gleichartige. Der Umstand, daß die bauliche Entwicklung dieser Städte bei dem großen Aufschwunge der jüngsten Vergangenheit einige besondere Eigentümlichkeiten in gleicher Weise aufzuweisen hatte, entbehrt daher nicht einer gewissen inneren Begründung.

Die Betrachtung der in Tabelle 1 zusammengestellten Zahlen zeigt, daß die auf dem Gebiete von Handel und Industrie beschäftigten Einwohner auch in denjenigen Städten den stärksten Prozentsatz der Bevölkerung ausmachen, in welchen die Zahl der Beamten, Soldaten, in freien Berufen und ohne bestimmte Berufe Lebenden verhältnismäßig am stärksten hervortritt, daß mithin, wie nicht anders zu erwarten war, Handel und Industrie die vorherrschenden Berufe innerhalb der städtischen Bevölkerung überhaupt bilden. Ihr Prozentsatz bildet auch in der dritten und vierten Gruppe der in der Tabelle angeführten Städte immer noch 50,4—62,7 bezw. 57,9—61,9 % gegenüber 30,2—42,1 bezw. 30,9—36,1 % von Angehörigen der ersterwähnten Berufe. In den Industrie- und Handelsstädten ist der Unterschied zwischen den anteiligen Prozentsätzen naturgemäß noch größer. In der ersten Gruppe der Tabelle gehören zu Handel und Industrie 83—89,2 %, zur Klasse der Beamten, Soldaten usw. 8,5 bis 11,8 %. In der zweiten Gruppe entsprechend 73,7—82,1, bezw. 15,0—20,2 %. Beim Bearbeiten des Entwurfes einer Stadterweiterung werden diese Tatsachen nicht außer Acht gelassen werden dürfen.

Um aber die aus der beruflichen Zusammensetzung der Bevölkerung sich ergebenden Maßnahmen beim Aufstellen des Bebauungsplanes in ihrem ganzen Umfang richtig treffen zu können, ist für den Städtebauer nicht nur die Kenntnis von der Zusammensetzung der bereits vorhandenen Bevölkerung von Wichtigkeit, sondern auch die Kenntnis derjenigen Veränderungen, denen diese Zusammensetzung in Zukunft voraussichtlich unterworfen sein wird, da er sich nur bei Berücksichtigung dieser Veränderungen ein möglichst zutreffendes Bild von der auf dem Bebauungsgebiete zu erwartenden Bevölkerung zu machen in der Lage sein wird. Um sich über die voraussichtlichen zukünftigen Veränderungen ein Urteil bilden zu können, ist es weiter erforderlich, die in dieser Beziehung in der Vergangenheit eingetretenen Veränderungen zu untersuchen, da unter gewöhnlichen Umständen, ohne gewaltsame äusere Einwirkung, die Entwicklung der Städte ebensowenig plötzlich ihre Richtung ändern wird, wie irgend ein anderer natürlicher Entwicklungsvorgang, mithin aus den auf die Vergangenheit bezüglichen Beobachtungen auch in diesem Falle Schlüsse auf die Zukunft gezogen werden können.

Die Ermittlung der in der Vergangenheit vor sich gegangenen Veränderungen in der beruflichen Zusammensetzung der Bevölkerung wird von Fall zu Fall ebenso den Gegenstand besonderer, eingehender Studien bilden müssen, wie die Ermittelung der beruflichen Zusammensetzung der städtischen Bevölkerung überhaupt. Immerhin gewährt die Tabelle 1 dadurch, daß sie die sich auf die zwei Berufszählungen von 1882 und 1895 beziehenden Zahlen einander gegenüberstellt, die Möglichkeit, sich inbezug auf die angeführten Städte wenigstens allgemein darüber zu unterrichten, in welcher Richtung diese Veränderungen im großen und ganzen vor sich gegangen sind. Da der Aufschwung, den die Städte in der zwischen den zwei Zählungen liegenden Zeit fast ohne Ausnahme genommen haben und der sichtbar vor allem in der bei manchen Städten ganz außergewöhnlich großen Zunahme der Bevölkerungsziffern zum Ausdruck kommt, hauptsächlich auf die stets wachsende wirtschaftliche Bedeutung von Handel und Industrie zurückzuführen ist, findet auch die in derselben Zeit eingetretene Verschiebung in der Zusammensetzung der Bevölkerung im allgemeinen in einer Zunahme des Prozentsatzes derjenigen Einwohner ihren Ausdruck, die ihr Brot auf dem Gebiete von Handel und Industrie verdienen. Diese Veränderung ist verhältnismäßig weniger stark und zeigt in vereinzelten Fällen sogar eine Abnahme bei den ausgesprochenen Industriestädten, in welchen, wie wir gesehen haben, die fraglichen Einwohnerkategorien ohnedies schon 80—90 v. H. der gesamten Bevölkerung ausmachen, eine weitere Zunahme dieses Prozentsatzes daher nur mehr in sehr beschränktem Maße möglich ist. Sie hält sich ferner in engeren Grenzen bei Städten, die am heißen wirtschaftlichen Kampfe der Zeit — oft mit Absicht — nicht in vollem Maße teilnehmen oder auf Grund einer alten, geschichtlich begründeten Entwicklung zu einer gewissen Abgeschlossenheit in der Zusammensetzung ihrer Bevölkerung gelangt, und Veränderungen innerhalb dieser Zusammensetzung nur schwer zugänglich sind. Besonders merklich ist sie dagegen bei Städten, deren Bevölkerung sich zwar schon früher auch zum größeren Teile mit Handel und Industrie beschäftigte, aber nicht in so überragendem Maße wie in den Industriestädten der ersten Gruppe; ferner bei solchen Städten, die die Führung im wirtschaftlichen Leben an sich zu nehmen bestrebt und berufen sind, also bei den in der letzten Gruppe der Tabelle angeführten Hauptstädten.

Die Zahlen der Tabelle 1 zeigen die relativen Veränderungen, die in der prozentualen Zusammensetzung der Bevölkerung im Laufe der in Betracht kommenden 13 Jahre eingetreten sind. Sie zeigen vor allem ganz allgemein, daß die ohnedies schon schwach vertretenen landwirtschaftlichen Berufe eine weitere, zum Teil recht bedeutende Abnahme erfahren haben. Während im Jahre 1882 der höchste Prozentsatz dieser Berufsarten noch 5,4 in Straßburg, 5,3 in Freiburg i. B., 4,9 in Lübeck und 4,7 in Stuttgart betrug, sank die Höchstziffer im Jahre 1895 bereits auf 3,9 % in Straßburg, 3,7 in Lübeck und Freiburg und 2,9 in Darmstadt. Für die Gestaltung des Stadtbauplanes sind diese Ziffern allerdings nicht von Bedeutung, da es im Rahmen einer modernen Stadterweiterung nur mehr noch selten möglich sein wird, auch auf die Bedürfnisse von Landwirtschaft und Gärtnerei Rücksicht zu nehmen; sie sind aber als Zeichen der innerhalb der Gemarkungsgrenzen der Städte stets weiter vorschreitenden Umwandlung von Ackerland in Bauland immerhin beachtenswert.

Von größerer Bedeutung für die Aufstellung des Stadtbauplanes sind die Schwankungen in der anteiligen Stärke der Industrie- und Handelsbevölkerung. Ein Zusammenhang zwischen Schwankungen dieser zwei Berufsarten ist in vielen Fällen nicht zu verkennen. Die meist relativ geringe Abnahme des Prozentsatzes der Industriebevölkerung in den Städten der ersten Gruppe der Tabelle wird durch die Zunahme der Handelsbeflissenen in diesen Städten zum Teil wieder ausgeglichen. Dasselbe ist der Fall in Bremen und Berlin, während in einigen anderen Städten, wie Frankfurt a. M. und Lübeck, die prozentuale Zunahme der Industriebevölkerung, wie aus der Tabelle ersichtlich, zum Teil wieder auf Kosten der Handelsbevölkerung geht.

An ziffernmäßigen Beispielen für die Schwankungen der in Frage stehenden zwei Berufsarten verdient hervorgehoben zu werden die Zunahme der Industriebevölkerung in Stettin von 33,9 auf 41,9, in Mannheim von 47,3 auf 50,3, in München von 44,6 auf 47,7, in Karlsruhe von 39,2 auf 43,8 %, wobei in diesen Städten gleichzeitig auch die Handelsbevölkerung eine mehr oder weniger starke Zunahme aufweist. Ein gleichzeitiges Anwachsen des Prozentsatzes der Handels- und Industriebevölkerung zeigen ferner die Städte der Gruppe 4 der Tabelle, sowie Stuttgart, während bis auf die vier Garnisonorte der dritten Gruppe, sowie vereinzelte Städte der anderen Gruppen, wie Bochum und Bremen, in allen anderen angeführten Städten die eine oder andere der zwei Berufsarten prozentual zwar abnimmt, zusammen aber immer noch ein Anwachsen der zwei Berufsarten zu verzeichnen ist. Die relative Zunahme der in Handel und Industrie beschäftigten Einwohner kann daher als allgemeines Merkmal der Entwicklung der städtischen Bevölkerung für den betrachteten Zeitraum angesehen werden. Ein absoluter Rückgang ihres Prozentsatzes findet sich hauptsächlich in den Militärstädten, die den mit Bezug auf die Zusammensetzung der Bevölkerung in den übrigen Städten maßgebenden Gesetzen überhaupt nur zum Teil unterworfen sind.

Es kann für den Städtebauer gegebenenfalls von Interesse sein, zu bestimmen, wie groß die absolute Zunahme der einzelnen Berufsarten in einem bestimmten Zeitraume gewesen ist. Aus der Verschiebung der relativen Zusammensetzung der Bevölkerung zu Gunsten von Handel und Industrie, die wir im vorhergehenden für die Mehrzahl der Städte nachgewiesen haben, ergibt sich, daß der Prozentsatz der absoluten Zunahme dieser Berufsarten im allgemeinen größer sein wird, als der der städtischen Bevölkerung überhaupt, und zwar umsomehr, je stärker die Zunahme der Gesamtbevölkerung selbst ist. Bei einem Rückgange des prozentualen Anteils der einen oder anderen Berufsart kann bei entsprechend großem Wachstume der Gesamtbevölkerung eine absolute Zunahme immer noch stattgefunden haben, der Prozentsatz dieser Zunahme wird aber in diesem Falle hinter demjenigen der Gesamtbevölkerung naturgemäß zurückbleiben müssen. Bei genügend großem Rückgange kann aber selbst bei starkem Anwachsen der Gesamtbevölkerung eine absolute Abnahme der betreffenden Berufsklasse eintreten, wie wir dies z. B. bei der landwirtschaftlichen Bevölkerung Stuttgarts finden werden.

Um das Verhältnis der relativen und absoluten Zunahme an einem Zahlenbeispiel zu zeigen, sei angeführt, daß die Zunahme der Gesamtbevölkerung Mannheims in den 13 Jahren zwischen 1882 und 1895 rund 80 % betrug. Infolge der Erhöhung des Prozentsatzes der Industriebevölkerung von 47,3 auf 50,3 betrug demgegenüber die absolute Zunahme dieser Bevölkerungsgruppe

$$\frac{97\,780 \times 503 - 54\,643 \cdot 473}{54\,643 \cdot 473} \times 100 = \text{rund } 91\ \%,$$

mithin 11 % mehr.

In ähnlicher Weise wurden die Zahlen der nachfolgenden Tabelle 2 ermittelt, welche die absolute Zunahme sowohl der Gesamtbevölkerung wie der einzelnen Berufsarten für die in der letzten Gruppe der Tabelle 1 enthaltenen 4 Hauptstädte zusammenstellt. Aus der Tabelle geht hervor, daß auch bei diesen Städten die absolute Zunahme der Handels- und Industriebevölkerung meist größer war als die Zunahme der Gesamtbevölkerung, während diejenige der anderen Berufsarten hinter der letzteren meistens zurückblieb. Die Zusammenstellung zeigt auch den bereits vorhin erwähnten absoluten Rückgang der in Landwirtschaft und Gärtnerei tätigen Bevölkerung Stuttgarts.

Die Kenntnis von der Art des zu erwartenden und auf dem Stadterweiterungsgebiet unterzubringenden Bevölkerungszuwachses, die sich aus der Zusammensetzung der in den ausgebauten Stadtgebieten vorhandenen Bevölkerung unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Verschiebung in den anteiligen Stärkeverhältnissen der einzelnen Berufsarten annähernd bestimmen läßt, ist bei Aufstellung des Stadterweiterungsplanes hauptsächlich von Wichtigkeit, um diejenigen Viertel richtig anordnen und bemessen zu können, die mit Rücksicht auf die besonderen Bedürfnisse einzelner Berufsarten von vorn-

Tabelle 2.

Stadt	Zunahme der Bevölkerung 1882 bis 1895 zus. %	In derselben Zeit betrug die absolute Zunahme der einzelnen Berufsarten in %					
		Landwirtschaft, Gärtnerei, Fischerei	Industrie einschl. Baugewerbe	Handel und Verkehr	Häuslicher Dienst, Tagelohn usw.	Beamte, Militär, freie Berufe	Ohne bestimmten Beruf
Berlin	45	10,7	42,5	50,5	64	41	49
München . . .	74	39	86	87	24,5	52	56
Dresden	51,5	65	57	49,4	18,4	40,6	39,8
Stuttgart. . . .	35	—22,4	39	42,5	43,4	31,2	30,8

herein entsprechend vorgesehen werden müssen, wenn der Stadtbauplan der zukünftigen Entwicklung der Stadt keine Hindernisse in den Weg legen soll. Allgemeine Gesetze über die berufliche Zusammensetzung der städtischen Bevölkerung und deren Veränderung lassen sich aus den im vorhergehenden angeführten Zahlen und Betrachtungen nicht herleiten. Für jede Stadterweiterung werden die betreffenden Untersuchungen auf Grund des vorhandenen oder zu beschaffenden Materials nach wie vor von Fall zu Fall besonders angestellt werden müssen. Immerhin aber können die vorstehenden Erwägungen als eine allgemeine zahlenmäßige Begründung für die in neuerer Zeit wieder mehr betonte Notwendigkeit angesehen werden, daß im Rahmen der Stadterweiterung auch dem Handel und der Industrie eine der Zunahme dieser Berufsarten entsprechende Gelegenheit zu weiterer ungehinderter Ansiedlung geboten werden müsse.

(Fortsetzung folgt in Heft 11.)

ZUR FRAGE DER BAULANDUMLEGUNG.

I. Die Verkoppelung eines Teils der Feldmark Wunstorf*) von Börje, Hannover.

Die Altstadt liegt nördlich der Grabenaue; die späteren Bauten erstrecken sich an der Süd- und Bahnhofstraße entlang bis zum Bahnhofe. In der Altstadt ist wesentlich der Sitz der Landwirtschaft treibenden Einwohnerschaft. Durch Anlage einer Kleinbahn vom Bahnhofe Wunstorf, die die Bahnhof- und Südstraße entlang zum Steinhuder Meer und weiter führt, ist der Verkehr auf der Südstraße so erheblich gestiegen, daß darauf Bedacht genommen werden mußte, diese von dem Verkehre zur Altstadt, sowie von dem landwirtschaftlichen Verkehre zu entlasten.

Zu diesem Zwecke wurde, um eine neue Weganlage auf dem einfachsten und am wenigsten teueren Wege herzustellen, die Verkoppelung des sogenannten Südfeldes beantragt. Dieser Feldteil wird begrenzt durch die Südaue und die Straße nach Duendorf bis zur Gemarkungsgrenze. Die Abb. 1 u. 2 im Texte enthalten eine Darstellung 1. des alten und 2. des durch die Verkoppelung geschaffenen neuen Zustandes, soweit eine spätere Bebauung gedacht ist.

*) Als Beispiel des Verfahrens, nicht des diesem zu Grunde gelegten Bebauungsplans. D. H.

Aus Plan 1 (Seite 134) ist ersichtlich, daß sämtliche landwirtschaftliche Fuhren von der Altstadt zu dem sogenannten Südfelde und den nicht unwesentlichen Wunstorfer Ackerländereien südlich des Barne-Grabens, durch die gesamte Altstadt über die Südstraße geleitet werden mußten.

Die Aufgabe war:

Erstens: eine Verbindung der Altstadt mit den südlichen Ländereien zu schaffen; dies ist erreicht durch den Weg 1 unter zweimaliger Überbrückung der Auen. Aus dem Herzen der Altstadt sind die Ländereien nunmehr auf dem kürzesten Wege zu erreichen.

Zweitens: Die Verbindung der Altstadt mit dem Bahnhof unter Ausfall der Südstraße. Dies ist erreicht durch den Weg 2 in Verbindung mit 1. Beide Wege haben eine Breite von 12 m erhalten, wovon 2 m Bankett von jeder Seite und 8 m zur Fahrbahn ausgebaut sind.

Da Wunstorf in fortwährender, wenn auch mäßiger Vergrößerung begriffen ist, die Altstadt aber derart als Insel zwischen den Auen und ihrem Überschwemmungsgebiete liegt, daß ein weiterer Ausbau nicht möglich ist, lag es auf der Hand, den durch die Hauptwege neu aufgeschlossenen Teil zur Bebauung durch Wege aufzuschließen. Dies ist durch die Wege 3 bis 6 und 8 geschehen, während

die Wege 7 und 9 zur Aufschließung der weiteren Feldländereien dienen. Weg 3 ist so angelegt, daß er bei Erfordernis durch Überbrückung der Auen mit einer vorhandenen Straße der Altstadt in Verbindung gebracht werden kann. Die zur Bebauung dienenden Wege sind zunächst nur 7 m breit ausgelegt, mit je $1\frac{1}{2}$ m Bankett an beiden Seiten und 4 m Fahrbahn. An beiden Seiten dieser Wege sollen je 3 m breite Vorgärten liegen bleiben, damit, wenn sich später das Bedürfnis herausstellt, eine Verbreiterung der Straßen durch die Vorgärten eintreten kann. Mit wenigen Ausnahmen dienten sämtliche Grundstücke der Gartenkultur; nur wenige waren auch mit Wohnhäusern besetzt.

Nach dem Verkoppelungsgesetze für Hannover können eingefriedigte Gärten in Stadtgemeinden nicht durch Majoritätsbeschluß, sondern nur unter ausdrücklicher Zustimmung der Beteiligten zum Verfahren herangezogen werden.

Um die Gartenbesitzer zu veranlassen, dem Beschlusse zur Verkoppelung beizutreten, erbot sich der Magistrat, von seinem privaten Besitze, der in Abb. 1 mit p bezeichnet ist, den Mehrbedarf zur Anlage der Wege 1 und 2 herzugeben, der nach Anrechnung der einzuziehenden alten Wege erforderlich ist, doch unter der Bedingung, daß der am Wege 5 mit p bezeichnete Platz in guter Form dem Magistrate zur Anlage eines Elektrizitätswerkes verbleibe. Alle übrigen Wege sollten nach dem in die Verkoppelungsmasse gegebenen Besitze aufgebracht werden. Nach langen Verhandlungen, namentlich erst nach Vorlegung eines Entwurfes über die etwaige Form der späteren Grundstücke, schlossen sich die Gartenbesitzer dem Antrage zur Verkoppelung an. Besondere Entschädigungen mußten 1e und 1m wegen der schon vorher günstigen Lage in $1\frac{1}{2}$facher Fläche zugebilligt werden; auch diese Entschädigungen trug der Magistrat.

Hierauf konnte zu dem eigentlichen Verfahren geschritten werden. Die Wege und Abfindungen wurden in die Örtlichkeit übertragen. Sämtlichen Beteiligten sind die neuen Grundstücke angewiesen und von allen ohne Widerspruch angenommen. Die gesamte Arbeit, einschließlich der Offenlegung und des Ausbaues der Straßen, d h. ohne Befestigung, ist in Jahresfrist erledigt worden.

Von der Generalkommission wird für derartige Arbeiten je nach der Lage eine Kostenpauschsumme von 6 bis 27 M. pro ha erhoben. Dafür wird die gesamte technische Arbeit übernommen, einschließlich der Termine und sonstigen Verhandlungen, sowie der Neuübernahme in das Kataster. Dieses ist ein so billiger Preis, selbst wenn der höchste Satz angenommen wird, daß ein jedes andere Verfahren ganz bedeutende Mehrkosten verursacht und das ganze Verfahren auf Jahre verschleppt wird.

Der Vorteil gegen das Enteignungsverfahren, ohne das ein Plan wie der vorliegende nicht durchführbar gewesen wäre, besteht außer der Kostenersparnis im wesentlichen

noch darin, daß alle Grundstücke in der neuen Form unmittelbar zur Bebauung geeignet sind; dadurch werden spätere Austauschungen nicht mehr erforderlich, und jedermann kann unabhängig von seinem Nachbarn sein Grundstück beherrschen.

Der Erfolg des im Jahre 1898 ausgeführten Verfahrens hat sich auch bereits dadurch herausgestellt, daß etwa 20 Neubauten entstanden und die Grundstückspreise mindestens um das 40 fache gestiegen sind.

II. Die gesetzliche Regelung der Baulandumlegung von C. Strinz, Bonn.

Die Frage der Umlegung städtischer Grundstücke ist letzthin in Zeitschriften und Broschüren nach der technischen und juristischen Seite hin mehrfach erörtert worden, ohne daß eine völlige Klärung der Ansichten erzielt wäre. Während einerseits die von den Freunden der Umlegung zu ihren Gunsten geltend gemachten Gründe nicht widerlegt werden konnten, gelang es andrerseits auch nicht, die von den Gegnern erhobenen Bedenken zu entkräften. Von diesen Bedenken möchte ich hier zwei herausgreifen, die rein technischer Art sind; es sind dies:

1. die Lageplanfrage und
2. das technische Verfahren bei der Umlegung.

Es ist das Verdienst Sittes, in überzeugender Weise darauf hingewiesen zu haben, wie gerade durch die sorgfältigste Berücksichtigung der Eigentumsgrenzen neben der wirtschaftlich besseren Ausnutzung des Baulandes, reiche Abwechslung und großer Reiz in den Straßenbildern erzielt wird. Er fürchtet, daß unter der Herrschaft eines Umlegungsgesetzes der kaum überwundene Schematismus der schablonenmäßigen geometrischen Planverfassung wieder neu aufleben werde. Wie sehr diese Befürchtung berechtigt ist, zeigen die auf Tafeln 78—80 wiedergegebenen Beispiele ausgeführter Umlegungen. Sie sind einer Schrift des Wirklichen Geheimen Oberregierungsrats Küster in Düsseldorf entnommen, die sich mit dem Entwurf eines Umlegungsgesetzes beschäftigt. Dem Zustande nach ausgeführter Umlegung ist der frühere Bestand gegenüber gestellt und das hier einskizzierte Straßennetz mit möglichster Berücksichtigung der Eigentumsgrenzen entworfen. Die Richtigkeit der Ausführungen Sittes tritt dabei augenscheinlich hervor; es zeigt sich allerdings auch, worauf schon von anderer Seite aufmerksam gemacht wurde (Heft 3 des lfd. Jahrgangs dieser Zeitschrift), daß hierdurch die Umlegung keineswegs überflüssig gemacht wird. Es ist eben unmöglich, bei der Plangestaltung allen Grundstücken zugleich gerecht zu werden; diese selbstverständliche Wahrheit ist sicherlich auch Sitte nicht unbekannt gewesen. Der Schwerpunkt der Umlegung liegt dagegen außer in der Schaffung zweckmäßig geformter Baugrundstücke in der gerechten Heranziehung aller Grundstücke zur Abgabe des Straßenlandes und in der allen in gleicher Weise zu teil werdenden Bebauungsfähigkeit. Wenn trotzdem Sitte die Umlegung nur als Ausnahme gelten lassen will, so kann dies nur daran liegen, daß ihm die Vorteile der Umlegung durch die Preisgabe des an die Berücksichtigung der Eigentumsgrenzen gebundenen Lageplans als zu teuer erkauft erscheinen.

Um diese Bedenken zu beseitigen und die einander entgegenstehenden Auffassungen zu vereinigen, kann es sich nur darum handeln, Mittel und Wege zu finden, um die Berücksichtigung der Eigentumsgrenzen bei der Planverfassung trotz der Möglichkeit einer späteren Umlegung zu sichern. Um diesen Zweck aber so vollständig und wahrscheinlich noch besser zu erreichen, als es bis jetzt ohne eine gesetzliche Regelung der Umlegung möglich war, dürfte es genügen, unter die Vorbedingungen, nach denen die Umlegung statthaft sein soll, außer der Forderung nach vorheriger Feststellung sachgemäß aufgestellter Bebauungspläne auch die Bestimmung aufzunehmen, daß diese Pläne so beschaffen sein müssen, daß eine für die Bebauung günstigere Plangestaltung durch bessere Anpassung der Straßenzüge an die vorhandenen Eigentumsgrenzen unter gleichzeitiger Erfüllung der Bedingungen, die im Interesse des Verkehrs, der Gesundheit und der Schönheit zu stellen sind, nicht ausführbar ist.

Man könnte versucht sein, zu behaupten, eine solche Bestimmung sei unvernünftig, weil es doch keinen Sinn habe, bei der Planlegung Eigentumsgrenzen zu berücksichtigen, die bei der zu erwartenden Umlegung sich doch ändern. Wer dies behauptet, befindet sich aber sehr im Irrtum: Es ist bekannt, daß bei jeder Umlegung eine der ersten Forderungen die ist, daß die neuen Grundstücke ihren Platz möglichst an der Stelle der alten erhalten; es liegt aber auf der Hand, daß dieser Forderung um so eher genügt werden kann, je mehr schon bei der Planverfassung die Eigentumsgrenzen berücksichtigt werden. Folglich ist schon allein aus diesem Grunde eine dahingehende Bestimmung berechtigt.

Ein weiterer Gegengrund, daß nämlich diese Bestimmung wirkungslos bleiben werde, ist ebenfalls nicht stichhaltig. Wahrscheinlich würde doch ein derartiger Hinweis in einem so bedeutsamen Gesetze genügen, um die Gemeinden und die Planentwerfer zu veranlassen, auf die Berücksichtigung der vorhandenen Eigentumsgrenzen größere Aufmerksamkeit zu verwenden, um nur ja der Wohltaten des Gesetzes teilhaftig zu werden. Das preußische Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875 fordert im § 3 die Berücksichtigung des Verkehrs, der Gesundheit und Feuersicherheit; auch soll darauf geachtet werden, daß keine Verunstaltung der Straßen und Plätze eintritt. Warum sollte nicht in dem neuen Umlegungsgesetze Veranlassung genommen werden, diese doch recht dürftigen Vorschriften in der oben vorgeschlagenen Weise zu ergänzen? Man kann ruhig behaupten, daß auf diese Weise wahrscheinlich bessere, d. h. die Grenzverhältnisse mehr berücksichtigende Lagepläne erzielt werden, als ohne Umlegungsgesetz. Der Mangel eines solchen hat bisher sehr viele Planverfasser durchaus nicht davon abgehalten, die Eigentumsgrenzen in ungünstigster Weise zu durchschneiden, und ausgeführt werden solche Entwürfe auch, wenn auch unter Schwierigkeiten. Ohne Umlegungsgesetz würde dies auch weiter so bleiben, während ein Umlegungsgesetz mit der angeführten Bestimmung in jeder Hinsicht nur bessernd wirken könnte. Jedenfalls aber würde eine solche Bestimmung den Gegnern der Umlegung bei vorkommender Gelegenheit eine wertvolle Handhabe bieten, um gegen das Verfahren Einwendungen zu erheben. Damit erscheint aber auch der praktische Zweck, die tatsächliche Berücksichtigung der Grenzen, viel gesicherter, als dies durch Lehre und Beispiel allein zu erreichen wäre. Alles in allem ist also eine solche gesetzliche Bestimmung als Vorbedingung für die Zulässigkeit der Umlegung recht wohl geeignet, die be-

fürchteten Nachteile eines Umlegungsgesetzes für die Planverfassung aufzuheben. Ein gewichtiges Bedenken gegen eine gesetzliche Regelung der Umlegung würde in dieser Weise aus dem Wege geräumt.

Das zweite Bedenken, welches das technische Verfahren bei der Umlegung betrifft, ist nicht so einfach zu beseitigen. Es kommen dabei vornehmlich zwei Punkte in Betracht, einmal die Behandlung des Straßenlandes und dann die Neuverteilung des Baulandes. Was den ersten dieser Punkte betrifft, die Behandlung des Straßenlandes, so gehen die Meinungen darüber auseinander, ob und bis zu welchem Betrage es an die Gemeinde abzutreten ist bezw. diese dafür Entschädigung leisten soll. Da die Frage schon eingehender an andern Orten, z. B. in einer Denkschrift des Verbandes Deutscher Architekten und Ingenieurvereine (Heft 2, die Umlegung städtischer Grundstücke und die Zonenenteignung von R. Baumeister, J. Classen, J. Stübben) behandelt worden ist, so beschränke ich mich hier darauf, zu bemerken, daß bei bisher unbebautem Gelände — und nur hierauf sollen sich diese Ausführungen beziehen — abgesehen von wenigen besonderen Fällen, die entschädigungslose Abtretung des Straßenlandes, sei es sofort oder später, beim Straßenausbau, durchaus der Billigkeit entspricht. Damit dies in einer allen Beteiligten gleichmäßig gerecht werdenden Weise geschieht und damit alle Grundstücke in gleicher Weise zur Beitragsleistung am Straßenlande herangezogen werden, empfiehlt es sich, das folgende, von dem in der Denkschrift empfohlenen nur wenig abweichende Verfahren einzuschlagen.

Die Gesamtheit der in das Verfahren einzubeziehenden Grundstücke bildet die Masse, an der die Eigentümer nach Maßgabe des Wertes ihrer eingeworfenen Grundstücke beteiligt sind. Dieser Wert ist natürlich ohne Berücksichtigung des neuen Bebauungsplans festzusetzen. Es wird also gleichsam eine Genossenschaft oder Gesellschaft m. b. H. gegründet. Nach Ausscheidung des Straßenlandes wird dann das übrig bleibende Bauland unter die Mitglieder nach Maßgabe ihrer festgestellten Anteile verteilt.

Abgesehen von den Bewertungs- und Verteilungsschwierigkeiten, die nachher untersucht werden sollen, entsteht hier die Frage, bis zu welchem Betrage das Straßenland entschädigungslos an die Gemeinde abgetreten werden soll? Die Antwort auf diese Frage geben die bestehenden Gesetze. Nach dem preußischen Fluchtliniengesetze z. B. ist das Straßenland bis zur Straßenbreite von 26 m unentgeltlich abzutreten. Bei Baublöcken von 80 m Breite und 160 m Länge — gewiß sehr reichlichen Abmessungen — ergibt dies eine Straßenfläche von rd. 35 % der ganzen Fläche. Man wird also auch im Umlegungsgesetze je nach den bereits bestehenden gesetzlichen Bestimmungen das eine odere andere Maß festsetzen. Für das diesen Satz überschreitende Straßenland wird dann die Gemeinde an die Masse bezw. an die Gesellschaft Entschädigung zu leisten haben. Diese wird so ermittelt, daß zunächst Platzflächen, sodann die Innenflächen breiterer (über 26 m hinaus) Straßen ausgesondert werden, bis das übrigbleibende Straßenland den Höchstsatz nicht mehr überschreitet. Die Entschädigungssumme für die ausgesonderten Flächen ist dann dem bereits früher festgestellten Werte der an ihrer Stelle befindlichen alten Grundstücke entsprechend zu ermitteln. Auf diese Weise wird erreicht, daß der Planverfasser bezw. die Gemeinde Platzflächen und breitere Straßen nach Möglichkeit an solche Stellen des Umlegungsgebiets verlegt, die den geringsten Bodenwert besitzen, was ja auch wirtschaftlich als das richtigste anzusehen ist.

Die einzige wesentliche Schwierigkeit, die das geschilderte Verfahren bietet, liegt in der Bewertung der Grundstücke vor und nach der Umlegung. Die erstere, vor der Umlegung, hat den Zweck, die Anteile der Gesellschafter an der Masse festzustellen; die zweite soll den Nachweis erbringen, daß die Werte der neuen Besitzstücke in demselben gegenseitigen Verhältnisse stehen, wie die früher festgestellten Anteile. Es ist klar, daß diese beiden Aufgaben ganz verschiedener Natur sind. Bei der Bewertung der alten Grundstücke hat man es in der Regel mit Land zu tun, das nicht als Bauland angesehen werden kann. Es wird zwar meist schon einen höheren Wert haben, als reines Acker- oder Gartenland; indessen werden die Werte der einzelnen Besitzstücke in der Regel einfach im Verhältnisse zur Flächengröße stehen, abgesehen von den Wertunterschieden, die sich aus Verschiedenheiten des Baugrundes, der örtlichen Lage, besonders der Höhen- oder Tiefenlage oder der größeren oder geringeren Entfernung von der Stadtmitte ergeben. Jedenfalls wird es, bei richtiger Begrenzung des Umlegungsgebietes, dem Ortskundigen nicht schwer fallen, diese Werte in richtigem gegenseitigen Verhältnisse zu bestimmen; und solche Leute stehen immer und überall zur Verfügung, wie man es auch in der Hand hat, den Kreis der umzulegenden Grundstücke zweckmäßig zu begrenzen. Bei erheblichen Wertverschiedenheiten wird man die Schwierigkeit der genauen Bestimmung des gegenseitigen Wertverhältnisses in der Regel einfach dadurch beseitigen können, daß das ganze Umlegungsgebiet in zwei oder mehrere Teile zerlegt wird, die jeder für sich und vollständig getrennt von einander behandelt werden. Man wird also zwei oder mehrere Gesellschaften bilden; bebaute Flächen sind dabei, wie schon oben bemerkt, vollständig auszuschließen. Auch diese Möglichkeit der Zerlegung wird, wie leicht zu erkennen ist, sehr gefördert, wenn die Straßen dem Zuge der Grenzlinien sich anpassen.

Ganz anders, als mit dieser ersten Bewertung des vorhandenen Besitzstandes, deren Schwierigkeiten sich auf die beschriebene Weise immer verhältnismäßig leicht heben lassen, verhält es sich mit der nun folgenden, die den Nachweis erbringen soll, daß die Werte der neuen Besitzstücke in demselben gegenseitigen Verhältnisse stehen, wie die früher festgestellten Anteile. Es sei hier nur wiederholt, was Sitte in richtiger Erkenntnis der Schwierigkeiten über diesen Gegenstand ausführt:

„Noch schwieriger gestaltet sich die Wertbestimmung nach der Zusammenlegung. Den Wert der neu aufgeteilten Bauparzellen nur nach dem Plane zweifelsfrei zu bestimmen, ist ganz unmöglich. Bekanntlich sind Eckbauplätze mehr wert, als in der Straßenflucht liegende; von diesen aber wieder solche mit längerer Straßenflucht und geringerer Tiefe mehr wert, als andere mit geringerer Flucht und größerer Tiefe; Bauplätze in belebteren Straßen mehr wert als in verkehrslosen Seitenstraßen; .... nur empfindungsmäßig lassen sich die Abstufungen dieser Wertschwankungen erraten, aber niemals durch was immer für eine Formel berechnen. Am allerfernsten steht einer solchen Empfindungsmöglichkeit aber der junge vielleicht sogar von auswärts hergekommene Techniker, der am

Bauamte die Teilung der Parzellen im Bebauungsplane so vornehmen soll, daß die neuen Parzellen nach Größe und Lage sich genau im Verhältnis nach den Wertabstufungen der alten Parzellen richten. Das ist eine schlechterdings unlösbare Aufgabe . . . .“

Die Hindernisse, die einer wertgerechten Verteilung entgegen stehen, sind also zweierlei Art. Sie sind begründet: Erstens in dem Umstande, daß die neuen Besitzstücke je nach ihrer Frontlänge und Tiefe trotz sonst gleicher Lage verschieden zu bewerten sind; zweitens darin, daß die neuen Straßenanlagen je nach Bedeutung und Charakter der einzelnen Straße dem angrenzenden Baugelände verschiedenen Wert verleihen. Zunächst folgt daraus, daß die gesamte Baulandmasse nach der Straßenauslegung einen ganz anderen Wert besitzt, als vorher. Bei der Bestimmung dieses neuen Gesamtwerts treten dieselben Schwierigkeiten ein, wie vorher, nur daß anstelle der verschiedenen Frontlängen und Tiefen der neuen Einzelgrundstücke die verschiedene Form, Eckausbildung und Tiefe des einzelnen Blocks tritt. Um diese Umstände bei der Wertbestimmung zu berücksichtigen, ist vorgeschlagen worden, innerhalb der Baublöcke durch Linien parallel den Straßenfluchten eine Zonenteilung vorzunehmen mit Werten, die von der Straßenfront ab nach der Tiefe zu abgestuft sind. Es ist klar, daß auf diese Weise der Einfluß der Frontlänge wie der Tiefe zur Geltung gebracht wird. daß ferner eine solche Verteilung der Bodenwerte den wirklichen Verhältnissen entspricht, ist eine längst bekannte und wohl auch allgemein anerkannte Tatsache; es fragt sich nur, wie diese Abstufung zu bemessen ist, um jenen Einfluß der Wirklichkeit entsprechend richtig zu treffen.

Zur Beantwortung dieser Frage ist eine besondere Untersuchung notwendig, die sich vor allem auf ein möglichst reichhaltiges Zahlenmaterial, langjährig gesammelte Preisbeobachtungen, stützen muß. Ordnet man eine größere Anzahl von Kaufpreisen für Grundstücke gleicher Lage und Beschaffenheit, auf die Bodeneinheit berechnet, nach ihrer Tiefe in eine Reihe, so bemerkt man, daß die Preise mit wachsender Tiefe abnehmen. Diese Preise sind aber nicht die Bodenwerte selbst, sondern Mittelwerte, gewonnen aus der Teilung des Kaufpreises durch die ganze Fläche. Jeder dieser Mittelwerte enthält daher die höheren Bodenwerte an der Front sowohl wie die niedrigeren im Hinterlande. Wie man aus einer Beobachtungsreihe von Kaufpreisen bezw. Mittelwerten die Bodenwerte für die verschiedenen Tiefen ableitet, ist eine rein mathematische Aufgabe, die über den Rahmen dieser Darstellung hinausgeht. Es mag dem Verfasser gestattet sein, in dieser Beziehung auf seine Abhandlung: „Die Wertermittlung der Baugrundstücke und die Umlegung solcher Grundstücke auf Grund ihres Wertverhältnisses“ (Zeitschr. für Vermessungswesen 1905, Heft 10 u. 11, Verlag von Konrad Wittwer in Stuttgart) zu verweisen, da ihm andere Versuche einer Lösung dieser Aufgabe nicht bekannt geworden sind. Hier genüge es, zu bemerken, daß es keineswegs notwendig ist, eine solche Untersuchung in jedem Umlegungsfalle neu anzustellen. Es handelt sich hier nur um die Gewinnung eines Ausdrucks für die relative Abnahme der Bodenwerte mit der Entfernung von der Fluchtlinie, nicht um ihre absolute Höhe. Diese relative Abnahme, das Gefällverhältnis hängt aber durchaus nicht von der absoluten Größe der Bodenwerte ab, sondern richtet sich lediglich nach der Benutzungsart, die sich in der Regel für ein beschränktes Umlegungsgebiet mit ziemlicher Sicherheit voraussehen läßt. Überall, wo annähernd gleiche Bauordnung und Benutzungsart herrscht, ist das Wertgefälle annähernd dasselbe, so daß es vollkommen genügt, seine Größe dort zu bestimmen, wo genügend zahlreiche Preise gesammelt sind. Das Wertgefälle ist eine Konstante, die, einmal irgendwo bestimmt, später überall Anwendung finden kann, und deren Größe nur von der Benutzungsart abhängt.

Durch die Wahl eines größeren oder geringeren Gefällverhältnisses der Bodenwerte kann also auch der künftigen Benutzungsart des Baulandes Rechnung getragen werden; auf diese Weise kommt zum Ausdruck, ob ein Grundstück bezw. eine Blockfläche oder Straße Geschäftszwecken dienen kann, oder der Wohnhausbebauung, offener oder geschlossener, oder endlich industriellen Zwecken. Denn für jeden dieser Zwecke ist das Wertgefälle ein anderes. Die Abstufung der Bodenwerte, wenn sie auf diese Weise bestimmt und angewendet wird, ist somit ein vorzügliches und einwandfreies Mittel, den von diesen Umständen abhängigen Einfluß des Frontbesitzes und der Tiefenverhältnisse bei der Bewertung und Verteilung des umgelegten Baulandes rechnerisch zu berücksichtigen.

Die Hauptschwierigkeit für die wertgerechte Neuverteilung des Baulandes ist damit gefallen. Denn was nun noch bleibt, die Berücksichtigung der absoluten Wertverschiedenheiten, die eine Folge der verschiedenen Verkehrsbedeutung und des verschiedenen Charakters der neuen Straßen sind, ist lange nicht so schwierig, als es auf den ersten Blick scheint. Es handelt sich nämlich hierbei offenbar weniger um die richtige Erfassung der absoluten Höhe dieser Werte, als vielmehr um das gegenseitige Wertverhältnis gleicher Grundstücke an den verschiedenen Straßen, und hierfür lassen sich aus dem Bebauungsplan allein und der Kenntnis der Verkehrsverhältnisse genügend zutreffende Verhältniszahlen aufstellen. Selbstverständlich wird in vielen Fällen die tatsächliche Entwicklung von dieser Vorausberechnung mehr oder weniger abweichen; wenn aber hierdurch auch der eine oder andere Beteiligte einen größeren oder geringeren Vorteil bei dem Verfahren findet, als der strengen Gerechtigkeit entspricht, so werden doch diese Ungleichheiten bei weitem nicht so groß und zahlreich sein, als die, welche ohne Umlegung der reine Zufall der örtlichen Lage hervorruft. Denn es entspricht doch am allerwenigsten der Billigkeit, daß ein Grundstück, für das zufällig der Bebauungsplan sehr günstig ausfällt, nun um so viel besser wegkommt, als ein anderes in vielleicht nächster Nähe, für welches der Bebauungsplan zufällig weniger günstig liegt. Das Umlegungsverfahren bietet daher immer noch bedeutend mehr Aussichten für eine gerechte Verteilung des durch die Baulanderschließung erzielten Vorteils, als ohne Umlegung der sorgfältigst aufgestellte Bebauungsplan allein bieten kann.

Außerdem gibt es noch ein Mittel, diese unvermeidlichen Schätzungsfehler möglichst unschädlich zu machen; es besteht darin, daß die neuen Grundstücke nach Möglichkeit an die Stelle der alten gelegt werden. Dies wird um so eher geschehen können, je mehr schon bei der Aufstellung des Bebauungsplans auf eine günstige Lage der Besitzgrenzen zu den neuen Straßen die erforderliche Rück-

sicht genommen wurde. Der Erfolg dieses Mittels ist der, daß alle von der späteren Entwicklung abhängigen nicht vorauszusehenden Vor- und Nachteile denselben Grundstücken zufallen, denen sie auch ohne Umlegung zuteil geworden wären. Wenn man will, kann man daher auf die Berücksichtigung dieser durch die neuen Straßenanlagen entstehenden Wertverschiedenheiten, sofern sie nicht mit Sicherheit vorausbestimmt werden können, unter Umständen überhaupt ganz verzichten. Es kommt darauf an, ob man es als der Billigkeit mehr entsprechend ansieht, daß alle durch die bauliche Erschließung gewonnenen Vorteile der Gesamtheit der Umlegenden zukommen, oder nur den Beteiligten, deren Grundstücke zufällig in Beziehung auf das neue Straßennetz die vorteilhafteste Lage haben. Im ersten Falle wird man die betreffenden Wertverschiedenheiten bei der Verteilung berücksichtigen, im anderen Falle kann man davon absehen, sofern man nur den neuen Grundstücken möglichst die Lage der alten zuweist.

Wie man sieht, lassen sich die Bewertungsschwierigkeiten bei dem beschriebenen Verfahren in jedem Falle so überwinden, daß berechtigte Bedenken wohl nicht mehr erhoben werden können. Es gibt übrigens noch andere Wege um diese Schwierigkeiten, besonders für die Neuverteilung der Grundstücke zu vermeiden. Dies kann z. B. auf folgende Weise geschehen: Nachdem die Anteile der Gesellschafter, dem Werte der von ihnen zur Masse eingebrachten Grundstücke entsprechend, festgestellt sind und das Straßenland ausgeschieden ist, werden die einzelnen Baublöcke ganz beliebig in Baugrundstücke von der ortsüblichen und zweckdienlichen Größe eingeteilt. Diese Grundstücke versteigern dann die Beteiligten unter sich. Der Erlös wird nach Maßgabe der festgestellten Anteile unter die Gesellschafter verteilt. Dies Verfahren entspricht theoretisch den strengsten Anforderungen eines gerechten Ausgleichs; Wertbestimmungsschwierigkeiten gibt es dabei nicht. Die Beteiligten übernehmen dies Geschäft selbst; es ist jedem unbenommen, die einzelnen Grundstücke so hoch oder so niedrig einzuschätzen, wie es ihm beliebt. Praktisch wird allerdings derjenige, der die Verhältnisse am zutreffendsten zu beurteilen vermag, wahrscheinlich den größten Vorteil davontragen. Ferner würde es unvermeidlich sein, mit Geld zu rechnen; wer mehr Land ersteigerte, als nachher seinem Anteil am Erlöse entspräche, müßte herauszahlen und umgekehrt. Ich möchte daher diesen Vorschlag auch nicht unbedingt empfehlen.

Jedenfalls geht aus dem oben angeführten hervor, daß die technischen Schwierigkeiten, die das Umlegungsverfahren bietet, sicherlich eine befriedigende und der Forderung eines gerechten Ausgleichs entsprechende Lösung finden können. Ebenso wenig, wie die Wissenschaft sich bei einem ignorabimus beruhigt, sondern an Hand der Hypothese und des Versuchs zu weiterer Erkenntnis fortschreitet, ebensowenig darf der Technik eine Aufgabe als unlösbar erscheinen, solange nicht alle möglichen Mittel zur Lösung versucht sind. Einwürfe und Bedenken können daher, anstatt die Lösung zu hindern, nur dazu dienen, dem gesuchten Ziel mit besseren Mitteln und u. A. auf anderem Wege näher zu kommen.

In diesem Sinne sind auch die von Sitte gegen die Umlegung aufgeworfenen Bedenken für die Sache selbst keineswegs nachteilig, sondern eher geradezu förderlich. Es ist nicht zweifelhaft, daß die bestehenden Umlegungsgesetze sehr verbesserungsfähig sind und die bereits ausgeführten Umlegungen vielfache Mängel aufweisen. Um bessern zu können, ist es aber in jedem Falle zuerst nötig, die wunden Stellen bloß zu legen und Sitz und Ursache des Übels nachzuweisen. Den Freunden der Umlegung kann es daher nur recht sein, wenn dies von berufener Seite so gründlich wie möglich versucht wird.

Zusammenfassend können wir zwei Forderungen aufstellen, die ein Umlegungsgesetz enthalten muß, um berechtigte Ansprüche erfüllen zu können:

1. Der als Vorbedingung des Verfahrens zu fordernde förmlich festgestellte Bebauungsplan muß so beschaffen sein, daß eine für die Bebauung günstigere Plangestaltung durch bessere Anpassung der Straßenzüge an die vorhandenen Eigentumsgrenzen unter gleichzeitiger Erfüllung der Bedingungen, die im Interesse des Verkehrs, der Gesundheit und der Schönheit zu stellen sind, nicht ausführbar ist.

2. Der Anteil der Beteiligten an der Masse ist durch eine Einschätzung der Grundstücke nach dem vorhandenen Zustande festzustellen.

Der Wert der neuen Masse ist zu ermitteln unter sorgfältiger Berücksichtigung der verschiedenen Werte, welche die Baugrundstücke an den neuen Straßen infolge ihrer Lage, ihres Frontanteils und ihrer Tiefe haben werden.

Die Masse ist so zu verteilen, daß die Werte der neuen Abfindungen, ermittelt wie im vorigen Absatze, in demselben gegenseitigen Verhältnisse stehen, wie die festgestellten Anteile der Beteiligten. Die neuen Grundstücke sind, soweit möglich, an derselben Stelle, wo die alten lagen, auszuweisen.

Die Technik ist imstande, diese Forderungen zu erfüllen.

DER WALD- UND WIESENGÜRTEL UND DIE HÖHENSTRASSE DER STADT WIEN.

Die Ausführungen des Stadtbauinspektors H. Goldemund in der Deutschen Bauzeitung Nr. 60, 9. Jahrg. bedürfen folgender Berichtigungen bezw. Ergänzungen:

1. Die jetzt Höhenstraße genannte Aussichtsstraße ist im Wettbewerbe um den Generalbebauungsplan für Wien vom Jahre 1893 nicht allein von Stübben, sondern auch von Lasne und Heindl in München vorgeschlagen worden. Diese wollten gleichzeitig damit eine bequemere Verbindung einer Anzahl im Wiener Walde gelegener und durch Höhenzüge von einander getrennter Vororte unter sich herstellen, während jener lediglich eine „viale dei colli“ zumeist auf der Höhenkote von + 280 m durchzuführen beabsichtigte. Aus diesem Grunde hatte C. Sitte s. Zt. den Vorschlag von Lasne & Heindl als den besseren

bezeichnet. Der Plan des Stadtbauamtes unterscheidet sich von beiden Vorschlägen dadurch, daß er die Straße streckenweise noch etwas weiter nach dem Wiener Walde hinaufschiebt.

2. Der Wald- und Wiesengürtel ist in seinem Grundgedanken ebenfalls schon im Wettbewerbe um den Generalbebauungsplane von 1893 und zwar vom Baurat Faßbender vorgeschlagen worden, der einen breiten Gürtel Landes um Wien herum unverbaut lassen und mit öffentlichen Parks und Gartenanlagen ausstatten wollte. Diesen Gedanken hat dann derselbe Verfasser in einem Druckschriftchen „Ein Volksring für Wien" im Jahre 1898 näher ausgeführt — unter Beigabe eines farbigen Planes. (Kommissionsverlag von R. Lechner [Wilh. Müller], k. u. k. Hof- und Universitäts-Buchhandlung). Der Plan des Stadtbauamts schiebt diese Zone mit Grünanlagen unter Mitbenutzung vorhandener Wälder um etwa 1 bis 1½ km weiter hinaus.

Die erwähnten Wettbewerbspläne befinden sich sämtlich, da sie mit Preisen ausgezeichnet waren, im Besitz der Stadtgemeinde Wien. Bei der großen Bedeutung, die nicht nur das Zustandekommen des großartigen Planes, sondern auch seine Entwicklungsgeschichte für den Städtebau hat, wird die Zeitschrift die Angelegenheit in nächster Zeit noch ausführlicher behandeln.

CHRONIK 1905

HANNS ANKER

Gegen die STÄDTISCHE BAUWEISE bei ländlichen Kirchen-, Pfarrei- und Schulbauten wendet sich die großherzoglich sachsen-weimarische Regierung. Zunächst wird ausgeführt, wie durch die Einführung der städtischen Bauweise ein Mißverhältnis zwischen den öffentlichen Bauten und der Örtlichkeit entsteht, wie beispielsweise ein einziges flaches Dach das Bild einer Ortschaft dauernd zu beeinträchtigen vermag. Es werden daher für die ländlichen Ortschaften die altbewährten steilen Satteldächer empfohlen. Bei zweistöckigen Schulhäusern soll im Obergeschoß möglichst der althergebrachte Fachwerkbau angewandt werden. „Es erscheint angezeigt, daß beim Entwerfen von Dorfkirchen, Pfarreien und Schulhäusern ausdrücklich die Beachtung der üblichen Bauweise zur Pflicht gemacht und namentlich die Anwendung städtischer Bauformen untersagt werde. Bei Kirchenbauten wird zunächst festzustellen sein, was vom alten Bau etwa erhalten werden kann, und danach wird sich die weitere Entwurfsbehandlung zu richten haben. Die Freilegung der Kirchen durch Beseitigung alter Kirchhofsmauern, nahestehender Gebäude oder großer Bäume wird vorher genau zu prüfen sein, weil in vielen Fällen durch diese Freilegung die Erscheinung der Kirche nicht gehoben, sondern eher beeinträchtigt werden kann. Die Pfarrei soll an die Kirche zwar nicht unmittelbar angebaut, aber mit dieser, wenn tunlich, zu einer Baugruppe vereinigt werden, doch so, daß das Pfarrhaus mit seinen Nebengebäuden nicht allzu sehr hervortritt. Es wird daher, namentlich wenn die Pfarrei zwei Stockwerke erhalten soll, sorgfältig zu beachten sein, daß die Gebäudehöhe im richtigen Verhältnis zur Höhe der Kirche stehe." Endlich wendet sich die Bekanntmachung noch gegen das Eisengitter, das städtisch sei. Die Gemeinden möchten lieber bei ihren Hof- und Tormauern oder Lattenzäunen bleiben. Manches in diesen Ratschlägen verdient deshalb Beachtung, als zahlreiche Dorfbilder davon zeugen, daß der Sinn für die Schönheit des Althergebrachten den Dörflern immer mehr verloren geht. Es fehlt eben an guten Vorbildern. Aus demselben Grunde hat der Regierungspräsident von Minden einen Wettbewerb ausgeschrieben zur Erlangung mustergültiger Entwürfe für die gebräuchlichsten ländlichen und bürgerlichen Wohn- und Wirtschaftsgebäude. Die ausgewählten Entwürfe sollen veröffentlicht und Baulustigen billig zugänglich gemacht werden. Die Regierung des Fürstentums Schaumburg-Lippe hat sich diesem Vorgehen angeschlossen.

DER LETZTE GRÖSSERE PARK CHARLOTTENBURGS ist leider dem Erdboden gleichgemacht, um Raum zu geben für moderne Bauten. Es ist das dem ebenfalls verschwundenen Floragarten gegenüber gelegene Grundstück der v. Wartenbergschen Familie, das mit seinem uralten Baumbestand und dem vornehmen, mit der Front nach dem Luisenplatze gerichteten Landhause unwillkürlich die Blicke des Vorübergehenden auf sich lenkte. Niemals ist der Wartenbergsche Park der Schauplatz großer Festlichkeiten gewesen wie der Florapark, niemals sind um ihn so viele Worte gefallen, wie um den jetzt gleichfalls ausgerodeten und der Bebauung erschlossenen Park Witzleben. Doch jetzt macht er von sich reden, denn er dient als Zeuge für die außerordentliche Steigerung, die in den letzten hundert Jahren die Preise für den Grund und Boden in Charlottenburg erfahren haben. Das etwa vierundzwanzig Morgen große Grundstück bildete im achtzehnten Jahrhundert einen Teil des königlichen Küchengartens, der zum Schlosse gehörte. In den Nöten der Napoleonischen Zeit, also vor nunmehr hundert Jahren, verkaufte Friedrich Wilhelm III. das Grundstück für 4000 Taler; jetzt ist es von einer Baufirma für zwei Millionen Mark erstanden, nachdem die Stadtgemeinde, die des Grundstückes zur Durchlegung der Kaiser Friedrichstraße bedurfte, bereits das Enteignungsverfahren eingeleitet hatte. Leider sind dabei die alten Bäume unnötiger Weise sämtlich vernichtet worden, und auch der Fluchtlinienplan läßt zu wünschen übrig.

BERLINER VORORTSBAUPLÄNE. Die Bodengesellschaft am neuen botanischen Garten muß den Raum für zwei öffentliche Plätze frei hergeben. Der eine, 2,5 ar große Platz liegt am Eingange zum botanischen Garten, der andere, 2,6 ar große, an der Potsdamer Provinzialstraße, deren Fluchtlinienplan gleichzeitig mit dem Bebauungsplane der Bodengesellschaft aufgestellt wird. Diese Straße erhält ohne Vorgärten eine Breite von 32 m. Die übrigen Straßen werden 18, 15 und 12 m breit. Zum Neubau der Brücke in der Moltkestraße und zum Umbau der Brücke an der Dahlemer Straße hat die Gesellschaft 75000 Mark Zuschuß zu leisten. Außerdem muß sie noch ein 5 ar großes Grundstück für Gemeindezwecke hergeben. Darin liegt ein gesunder Fortschritt. In der schärferen Heranziehung der kapitalistischen Bau- und Bodengesellschaften zu den Kosten der allgemeinen Einrichtungen neuer Gemeinden liegt ein gut Stück Städtebaureform.

DASS GÄRTNERISCHE SCHÖNHEIT durchaus nicht immer erwünscht ist, wenn man ihr den Tummelplatz der Jugend opfert, kann man jetzt in der Gneisenaustraße zu Berlin sehen, deren breiter Promenadenweg nun auch auf der Südseite mit Blumen und Sträuchern bepflanzt ist. Diese Seite mit ihren Sandhaufen diente bisher den schier zahllosen Kindern als sehr beliebter Spielplatz. Die Anwohner würden auf die Verschönerung gern verzichtet haben, zumal die Gneisenaustraße schon den Schmuck stattlicher Bäume besitzt. Jedenfalls müßte nun für einen besonderen Spielplatz gesorgt werden.

DER BUND DEUTSCHER BODENREFORMER hat den Charlottenburger Magistrat um die Einführung einer Wertzuwachssteuer, und die Sicherung des Wertzuwachses bei der künftigen Verwertung des städtischen Geländes im Grunewald gebeten und zwar durch eine progressive Steuer auf den unverdienten Wertzuwachs, zunächst vom unbebauten Gelände und ferner dadurch, daß das der Stadt Charlottenburg als Entschädigung für die bei der Verbreiterung der Bismarckstraße erwachsenden Kosten zugefallene Gelände im Grunewald nicht, wie beabsichtigt, aufgeteilt und veräußert, sondern nur in einer Form an Baulustige fortgegeben wird, die der Stadt den zukünftigen Wertzuwachs sichert. Zur Begründung wird u. a. folgendes ausgeführt: Die Anhäufung der Bevölkerung in den Großstädten hat eine Reihe von Anforderungen an die Gemeinden gestellt, die in kleinen Orten nicht vorkommen. Die Stadtverwaltungen müßten daher nach geeigneten Steuerobjekten suchen. Eine Steuerquelle, welche niemand belastet, sondern nur die durchaus ungerechtfertigte Bereicherung von einzelnen auf Kosten der Arbeit anderer einschränkt, erblicken die Bodenreformer in der Besteuerung der arbeitlosen Wertsteigerung, die den Besitzern des städtischen Bodens durch die zunehmende Bevölkerung zufällt. In Charlottenburg sei der Wert des Grund und Bodens und der Gebäude in den Jahren 1865 bis 1903 von 16 auf 994 Millionen Mark gestiegen. Ferner heißt es: Die der Stadt verkauften 400 Morgen Gelände im Grunewald seien als Bauland nach Verlauf von vielleicht zehn Jahren auf insgesamt 60 000 000 Mark zu bewerten. Diesen künftigen Wertzuwachs würde die Stadt beim Verkauf in die Tasche von einzelnen Besitzern fliessen lassen. Würde von einer Veräußerung des Geländes abgesehen, so sei für die Verzinsung und Tilgung der Kosten der Bismarckstraße anderweitige Deckung zu schaffen. Diese ergäbe sich aus der vorgeschlagenen Steuer vom unverdienten Wertzuwachse, deren Erträge die erforderlichen Summen mit Leichtigkeit liefern, auch wenn nicht, wie in Frankfurt a. M., bis zu 20 v. H. in Ansatz kämen.

GEGEN DIE GERADEN HÄUSERREIHEN. Die Münchener Architekten haben sich gegen die Langweile der geraden Häuserreihen in einer Eingabe an die zuständige Behörde gewendet. Es wird darin nach der „Deutschen Bauhütte" empfohlen, die Baulinie nicht mehr genau parallel mit der Straßenflucht zu führen, sondern ihr ein eigenes Leben zu gönnen, um Giebel und Erker des Hauses durch Hochführung kräftig betonen zu können. Deshalb wird in der Eingabe vorgeschlagen, eine Mindestbreite der Straßen festzusetzen — für Verkehrstraßen 18 Meter, für Wohnstraßen 10 Meter — aber den einzelnen Grundstücksbesitzer nicht unbedingt zu zwingen, seinen Bau bis an die Grenze heranzurücken. Vielmehr soll man dem Besitzer gestatten oder ihm geeignetenfalls sogar vorschreiben, den Neubau mit seiner Front mehr oder weniger hinter die Straßenfluchtlinie zurückzulegen, sodaß also das ganze Straßenbild mehr Leben erhält und durch diese freie Beweglichkeit die einzelnen Bauten auf eine charakteristische räumliche Wirkung berechnet werden können. Gleichzeitig wäre dann der Architekt auch in der Ausbildung der Giebel und Aufbauten nicht mehr so sehr durch die Vorschriften über die Gebäudehöhen beengt. Der Platz, der durch das Zurücktreten eines Hauses entsteht, bleibt im Besitze des Hauseigentümers, der einen gewissen Prozentsatz mit Freitreppen, Erkern oder Terrassen überbauen darf, während der Rest zum Fußgängersteig gezogen wird.

Nach Verhandlungen mit den Ministerialinstanzen sind in DÜSSELDORF große öffentliche Bauten geplant, die für das Stadtbild von Bedeutung werden. Die Grundstücke für diese Bauten scheiden sich in zwei Gruppen. Zunächst besitzt die Stadt auf dem Gebiete der ehemaligen Ausstellung ein großes Baugelände, auf dem sich eine Villenvorstadt erheben soll, die den auf dem Ausstellungsgelände zu schaffenden Kaiser-Wilhelm-Park an der Ostseite einrahmen soll. Hier werden sich, und zwar beginnend an der Stelle, wo im Jahre 1902 die große Maschinenhalle stand, folgende große Neubauten erheben: An der Ecke der Krefelder Straße zunächst die Dienstwohnung des Regierungspräsidenten im Stile des Benrather Schlosses. Daneben in zwei großen Blöcken das neue Regierungsgebäude, das bedeutend größer wird, als das Oberlandesgerichtsgebäude, das sich an das Regierungsgebäude anschließen soll. Diese drei Bauten nehmen die ganze Länge zwischen der Krefelder Straße und der Klever Straße ein. An der gegenüberliegenden Ecke der Klever Straße wird die Dienstwohnung für den Oberlandesgerichtspräsidenten errichtet, die dann die erste Villa des neuen Villenviertels wird. Sobald das Dienstgebäude der Regierung und die Dienstwohnung des Präsidenten fertiggestellt sein werden, wird der Teil des jetzigen Regierungsgebäudes an der Mühlenstraße in der Altstadt, in dem sich die Dienstwohnung des Präsidenten befindet, niedergelegt, und auf diesem sehr großen Grundstück, das auch einen herrlichen alten Park enthält, ein neues Gebäude für das Land- und Amtsgericht Düsseldorf errichtet und zwar für die Zivilgerichtsbarkeit, während die Strafgerichtsbarkeit in dem alten Gerichtsgebäude am Königsplatze bleibt. Sodann fehlt noch ein der Stadt würdiges Rathaus, das anstelle des gegenwärtigen errichtet werden dürfte.

PREISAUSSCHREIBEN ZUR UMGESTALTUNG DES MÜNSTERPLATZES IN ULM an alle deutschen Architekten. Verlangt wird die Einzeichnung gärtnerischer und architektonischer Vorschläge in den Lageplan, ein Schaubild und, soweit dies zur Begründung der Vorschläge nötig ist, ein Erläuterungsbericht.

Ablieferungstermin: 1. Januar 1906.

Preise: 3000, 1500 und 1000 Mark.

Preisgericht: Professor Th. Fischer-Stuttgart, Professor C. Hocheder-München, Geh. Oberbaurat Professor Hofmann-Darmstadt und Oberbürgermeister Wagner sowie Dekan Knapp in Ulm.

IN DEM WETTBEWERBE, DIE STADTERWEITERUNG VON KARLSRUHE betreffend, der bekanntlich auf Karlsruher Fachgenossen beschränkt war, hat das Preisgericht folgende Preise verteilt: 2500 Mark an Professor H. Billing und W. Vittali, 1500 Mark an Betriebsdirektor E. Giebne und Architekt E. Deines, je 1000 Mark an Professor A. Neumeister, an Regierungsbaumeister M. Weizel zusammen mit Ingenieur-Praktikant E. Bronner und an Professor B. Koßmann.

Die Stadt MÖRS hat zur Erlangung von Bebauungsplan-Skizzen für die, einen großen Teil der Innenstadt ausfüllenden Parkanlagen einen engeren Wettbewerb ausgeschrieben und zu diesem die Herren Stadtbauinspektor Aengeneyndt-Hannover, Architekt Bonatz-Stuttgart, Obergeometer Halbach-Köln, Regierungsbaumeister Hercher-Münster in W., Professor Pützer-Darmstadt, Architekt Schreiterer-Köln und Gartendirektor Trip-Hannover eingeladen. Außer einer jedem Bewerber zu zahlenden Entschädigung von 300 Mark sind Preise im Betrage von 1000, 750 und 500 Mark vorgesehen. Das Preisgericht besteht aus den Herren Bürgermeister Craemer-Mörs, Professor Frentzen-Aachen, Landrat a. D. Dr. John von Haniel-Schloß Landonvillers, Kreisbaumeister Lauken-Mörs, Stadtbaumeister Rößler-Mörs, Geheimer Regierungsrat Professor Schupmann-Aachen und Ober- und Geheimer Baurat Dr. ing. Stübben-Berlin. Die Skizzen im Maßstabe 1 : 1250 sind bis zum 29. Oktober, mit einem Kennworte versehen, einzureichen. Alle Entwürfe gehen in das Eigentum der Stadt Mörs über, die sie für ihre Zwecke nach Gutfinden benutzen kann.

Auf die Vorgeschichte dieses Wettbewerbes zurückzukommen, behalten wir uns noch vor. Es ist ein reiner Ideenwettbewerb, der hohe Anforderungen an die Selbstverleugnung der Bewerber stellt, zumal im Preisgerichte sich nur ein Städtebauer von Ruf befindet.

BRIEFKASTEN.

Herrn WILHELM SCH., Charlottenburg. Besten Dank für das Erinnerungszeichen. Wann dürfen wir einmal auf einen Beitrag für unsere Zeitschrift rechnen?

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

DER STÄDTEBAU

VERLAG VON ERNST WASMUTH A.-G., BERLIN W. 8, MARKGRAFEN-STRASSE 35

ANZEIGEN

II. JAHRGANG 1. NOVEMBER 1905. HEFT 11

Erscheint am 1. jedes Monats. Preis bei direkter postfreier Zusendung für Deutschland und Oesterreich-Ungarn Mk. 20,—, für alle übrigen Länder Mk. 24,— pro Jahrgang.

Alleinige Anzeigenannahme bei **C. Behling,** Institut für graphische Industrie, **Berlin W. 66, Leipzigerstr. 13.**

INSERENTEN-VERZEICHNIS.

2. Jahrgang 1905 11. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH. BERLIN. WIEN

VOM STADTEBAU IN AMERIKA UND ASIEN. MIT SIEBEN PLANSKIZZEN.

Von OTTO BARTNING.

Vielerlei bekommt der Weltreisende zu sehen und vielerlei kann er erzählen. Doch würde ich solches Erzählen in den vorliegenden Heften, die mit ernster Arbeit so bestimmte Ziele verfolgen, kaum wagen, wenn ich nicht hoffte, für den Weg zu eben diesen Zielen einiges Interessante geben zu können. Die beigefügten Planskizzen habe ich teils nach der „Jeografia descriptiva de Chile por Enr. Espinoza", teils nach „John Murrays Handbüchern" ausgearbeitet. Bei der vielleicht etwas sprunghaften Auswahl der Beispiele ließ ich mich natürlich durch den eigenen Reiseweg und die Rücksicht auf längeren persönlichen Aufenthalt bestimmen.

Was mir die Pläne der Betrachtung wert erscheinen ließ, ist die Möglichkeit, an ihnen zu beobachten, wie die Kultur im Orient unabhängig von uns ihre Städte ausgebildet und wie unsere eigene Kultur auf dem freien und gesetzlosen Boden Amerikas sich entwickelt hat.

Valparaiso (Abb. a, Doppeltafel 81/82) wurde 1543 von Pedro de Valdivia, dem Abgesandten und Statthalter Pizarros, gegründet als „Hafen für den Handel des Landes und der Stadt Santiago". Die ältesten Teile der Stadt haben wir wohl im Südwesten zu suchen; an der schmalen Küste entlang, und in die Talöffnung im Südosten hinein entwickelte sie sich allmählich und ist heute einer der bedeutendsten Hafenplätze an der Westküste. Die von der Natur mit heilsamem Zwange gestellten Aufgaben sind folgerichtig gelöst. Lang hingezogene Straßenzeilen folgen der Meeresbucht, fließen ineinander, wo die Hügel sich dem Wasser nähern, teilen und erweitern sich zu Promenaden, wo jene zurückweichen. Die Hügel sind entweder von bedeutenden Gebäuden bekrönt oder steile Gassen ziehen sich mit geschickten Windungen hinauf, die unwegsamen, von Regenströmen zerrissenen Schluchten bleiben unbebaut. Freilich bei der Mündung des Flusses (im Südosten des Planes), wo die Berge eine kleine Ebene gegen die See offen lassen, zeigt sich sofort die Neigung zu schematischer Quadrierung der Häuserblöcke.

Unbeschränkter noch konnte diese Neigung sich weiter landeinwärts in der großen Ebene am Fuße der Anden entwickeln, wo der schon genannte Eroberer Pedro de Valdivia im Jahre 1541 Santiago, die jetzige Hauptstadt Chiles, gründete. Er legte zunächst 10 Straßen von Ost nach West und 8 von Nord nach Süd an. Eines der Gevierte blieb frei, die „Plaza", auf der allabendlich zur Musik die zum Flirt fähige Bevölkerung der Stadt „promeniert", sich vorführt, wie das Fremdwort es hübsch bezeichnet. Solche Plaza, in der Mitte angepflanzt, von einem breiten Weg und Bänken umzogen, fand ich in jeder Stadt, in jedem Dorfe. Diese an sich schöne Bauanlage, die gefälligen Sitten, die ihr entsprechen, auch einen gewissen monumentalen Barockstil für die Kathedralen und öffentlichen Gebäude hat das Mutterland seinen Kolonisten damals mitgegeben, offenbar aber wenig von der Städtebaukunst, die doch gleichzeitig in der alten Welt Anlagen entstehen ließ, die für uns heute vorbildlich sind.

Wohl das traurigste Bild von diesem Mangel liefert unsere zweite Abbildung b derselben Tafel, der Plan von Iquique. Es besteht seit der spanischen Einwanderung, hat aber erst

mit der vom Jahre 1887 ab schnell sich steigernden Ausbeutung der Salpeterwüsten einen Aufschwung genommen, der wohl gerade durch seine Schnelligkeit diese gedankenlose Stadtanlage hervorgebracht hat. Nimmt man hinzu, daß Iquique in einem Landstriche liegt, wo seit 10 Jahren kein Tropfen Regen gefallen und kein grünes Blatt aufgesproßt ist, wo auf der Plaza nur drei kümmerliche Bäumchen auf Stadtkosten erhalten werden, wo man auf Holzstegen durch die Straßen geht, um nicht knöcheltief im Flugsande zu waten, so wird man sich vielleicht einen Begriff machen von dieser Stadt von 33000 Einwohnern, erbaut im Sonnenbrand auf Wüstensand, man wird sich aber auch sagen, wie völlig gedankenlos es war, die Stadt dem gefürchteten Wüstenwind und dem Sonnenbrand in dieser Weise zu öffnen.

England z. B. hat zum Schutze gegen die Tropensonne viele Straßen Hongkongs als schmale Schachte angelegt zwischen ununterbrochenen Lauben, über denen fünf- und sechsstöckige Gebäude sich erheben.

Nicht viel geistreicher als der Grundriß Iquiques ist der Limas, der sonst so herrlichen Hauptstadt Perús und Grabstätte Pizarros, oder des heute wieder vielgenannten Fiebernestes Panamá.

Auch der nicht ausschließlich spanische, der gemischte Einbruch der Goldsucher nach Californien, brachte nichts Besseres hervor. 1776 gründeten Franziskaner an der Stelle des heutigen San Franzisko die „Mision dolores"; eine Militärkolonie schloß sich an. 1833 verfiel die Missionsstation, es blieb eine kleine Ansiedlung von Abenteurern, die 1848 mit beginnender Einwanderung der Goldsucher auf 1000 Köpfe anwuchs. Vier Jahre später, 1852, zählt San Franzisko schon 35000 Einwohner, und heute das Zehnfache. Und was hat auch hier der unnatürlich schnelle Aufschwung gezeitigt? Gedankenloseste Quadrierung. Alle durch den Boden gegebenen Motive sind versäumt; wie ein nasses Tuch scheint das gleichmäßige Netzwerk über die Hügel der schönen Halbinsel herabgesunken, so daß zuweilen zwei steilabfallende Straßen sich rechtwinklig überkreuzen, nur die Kreuzung selbst horizontal lassend. Sausen durch beide noch elektrische Bahnen in amerikanischem Zeitmaße herab, so wird der Verkehr der Stadt dadurch nicht eben angenehmer oder schöner. Diese Quadrierung ist vielleicht auf die ursprüngliche Gassenteilung des Blockhauslagers, jedenfalls auf die völlige Ideen- und Lieblosigkeit dieser nur auf schnelle materielle Bereicherung erpichten Ansiedler zurückzuführen und wirkt schon dadurch abstoßend.

In der Wirkung selten besser, der Beachtung aber eher wert ist eine solche schematische Anlage, wenn mit eben diesem Schema ein gewisser Gedanke sich verbindet. (Man erinnere sich an Städte wie Mannheim oder Karlsruhe.)

Von Kyoto, der alten Hauptstadt Japans, erzählt die Geschichte, daß es an Stelle eines kleinen Fischerdorfes in den Jahren 793/94 n. Chr. ziemlich plötzlich emporwuchs, als der damalige Mikado seine Residenz von Nara dorthin verlegte. „Bei der ersten Anlage maß der Stadtgrund nahezu 3 (engl.) Meilen von Ost nach West und ungefähr 3½ Meilen von Nord nach Süd. Der Palast, der beiläufig ein Fünfzehntel des Stadtgebietes einnahm, lag in der Mitte der Nordseite, und eine schöne 280 Fuß breite Straße führte vom großen Tor hinab zum südlichen Stadttore. Neun breite Straßen teilten die Stadt von Ost nach West, die breiteste von ihnen 170 Fuß, die schmalste etwas weniger als die Hälfte messend." Was aus dieser immerhin groß gedachten Anlage im Lauf der Jahrhunderte, erleichtert durch häufige Feuersbrünste, geworden ist, zeigt die kleine Skizze Abbildung c. Der Geist ist verschwunden, das Schema ist geblieben.

Nicht solcher plötzlichen Gründung, sondern allmählichem Wachstum verdankt Tokio, die heutige Hauptstadt des Kaiserreiches, seine Entwicklung. 1456 ward Yedo an der Stelle eines Fischerdorfes als Seefeste begründet und rückte 1590 zum Sitz des Shogunats, der militärischen und verwaltenden Obermacht, auf, während Kyoto Residenz des Mikados und damit der Hierarchie blieb. Mit der wachsenden Macht der Shogune dehnte Yedo sich aus und wurde endlich 1868, im Jahre der großen Restauration, als der jetzige Mikado den letzten Shogun gewaltsam absetzte und das Land der europäischen Kultur öffnete, aus Yedo zu „Tokio", der „Hauptstadt des Ostens" (Abb. d.)

Gibt nicht schon der Grundplan gewissermaßen den Typus der Residenz mit seinem Palastgebiet im Mittelpunkte? Wassergraben und starke Bollwerke umschließen den Palast und ein ausgedehntes, grün angepflanztes Verteidigungsfeld, das im Notfall alle Einwohner aufnehmen soll. Beiläufig eine Viertelstunde fährt man in der Rickshah von Tor zu Tor. Fürstliche Mausoleen, Shogungräber verhalfen der Stadt zum Shibapark (im Südwesten) und zum Uenopark, einem bewaldeten Hügel am Rande des Shinobazu no ike, eines Lotosteiches. Im Schatten des Parkes liegen friedliche Grabstätten von Shogunen, ein buddhistischer Tempel und eine Buddhastatue, eine fünfstöckige Pagode, ein Museum, die Akademie der Künste, sowie Teehäuschen und Bazare, allnachmittäglich belebt von der kindlich vergnügungslustigen Bevölkerung.

In 15 Stadtteile ist die Häusermasse recht übersichtlich eingeteilt durch Wasserarme oder breite Straßen. Man beachte, wie die Straßenbreite sich dem Verkehrsbedürfnis in lebendigem Wechsel anpaßt. Und daß dieser Verkehr an manchen Stellen ganz bedeutend ist, wird man begreifen, wenn man sich vergegenwärtigt, daß Tokio gegen 2 Millionen Einwohner zählt. Die innere Aufteilung der einzelnen Stadtviertel ist interessant; Versetzung der Straßenmündungen gegeneinander, deren Vorteil für den Verkehr wir erst jetzt wieder zu erkennen beginnen, sieht man vielfach angewandt. Es sei mir erlaubt, mit kurzem Seitensprung auf die Anwendung derselben Straßenversetzung schon im alten Pompei hinzuweisen.

Am glattesten durchgeführt ist dieser Gedanke der großen Einteilung und kleinen Aufteilung zu sehen an Abbildung a, Tafel 83, dem Plane von Kalkutta, das mir überhaupt das am unmittelbarsten lehrreiche Beispiel zu sein scheint.

Die kürzeste Verbindung von Punkt zu Punkt, wie sie auf größere Strecken der Verkehr fordert und immer fordern wird, bleibt die gerade Linie. Dem entsprechen die geraden oder leicht geschwungenen Hauptstraßen, die sich auf unserem Plane deutlich abheben und in Wirklichkeit dem Stadtbilde große, bedeutende Perspektiven geben. Zwischen ihnen bleiben große Blocks (ähnlich unsern Berliner Riesenblocks), die aber hier in der interessantesten Weise aufgeteilt sind. Der Durchgangsverkehr wird solches Gewinkel nie aufsuchen, darum bleiben diese Blöcke stille Inseln inmitten der großen Ströme; ja sogar gegen Einblicke sind sie geschützt durch einen ersten Knick,

mit dem, wie man erkennen wird, die Gassen häufig von der Hauptstraße aus beginnen. Der innere Verkehr in diesen schmalen Gassen aber ist durch all die Kunstgriffe und Motive, die wir unsern alten Städtchen in jüngster Zeit wieder ablernen, möglich und angenehm gemacht.

Die große unbebaute Fläche im Umkreis des Forts, mit der zusammen das Stadtgebiet zwischen Ringkanal, Ringweg und Gangesfluß 23 qkm beträgt, ist mit ihren herrlichen Alleen und weitausgedehnten, englischem Bedürfnis entsprechenden Sportfeldern nicht minder bemerkenswert für uns.

Wie jedoch andern Ortes europäische Kolonisten eine Stadt dem Gelände anzupassen wußten, dafür gibt Abbildung b ein betrübendes Beispiel. Rangoon wurde 1852 gegründet und ist heute mit seinen 200000 Einwohnern der Hauptausfuhrhafen Burmahs. Aber was hat solches Schachbrett aus vollen und angesägten Rechtecken zu tun mit dieser herrlichen Halbinsel am Zusammenfluß zweier großer, schiffbarer Ströme?

Um nicht mit solch traurigem Beispiel zu schließen, bitte ich Abbildung c, dem Plane der altindischen Königsstadt Delhi einige Aufmerksamkeit zu schenken; ich muß an mich halten, um jetzt nicht zu schwärmen von den Kostbarkeiten der hochgelegenen Königsburg, von Indrapat, Ferozabad und den andern tausendjährigen Trümmerstätten rundum, von den märchenhaften Bazaren der Stadt, in denen man um tausend Jahre sich zurückversetzt fühlt. Ich erwähne nur, was diese Stadt für unser Thema interessant macht, und das ist die Art und Weise, wie sie die ihr gestellten Aufgaben gelöst hat. Es handelt sich um eine Festung. Von den Toren strahlen die Karawanen- und Heerstraßen ins Land hinaus, die äußere und innere Verbindung der Tore untereinander ist hergestellt, die Häuserblocks zwischen den innern Verkehrsadern sind in der zuvor besprochenen Weise aufgeteilt, kurz die durch Wall und Graben gegebene Aufgabe ist glatt und einfach erfüllt.

BERLINER WOHNBAUBLÖCKE.

(Fortsetzung und Schluß aus Heft 10).

Die Mittel zur besseren oder anders gearteten Ausnutzung bestehen in der Einlage von Zwischenstraßen, sei es nun öffentlichen oder Privatstraßen, und von Wohnhöfen verschiedener Art, in der Einbuchtung der Baufluchtlinie und in der hufeisen- oder mäanderförmigen Gestaltung der Straßenfront.

Das einfachste Mittel bestände ja in der Einziehung von öffentlichen Zwischenstraßen und zwar da, wo kleine Wohnungen errichtet werden sollen, in solcher Anzahl, daß möglichst nur Vorderhäuser entstehen. Darauf hat Professor Messel zuerst hingewiesen, allerdings gleich mit der Einschränkung, daß, wenn der an diese Aufteilungsstraße abzutretende Boden bereits als Bauland bezahlt worden sei, die Ausführung dieses Gedankens meist unmöglich sein würde. Doch nicht allein dadurch. Wie die vergleichende Berechnung für einen beliebigen Baublock ergibt, geht dabei auch soviel an Wohnfläche verloren, daß die Bebauung des ungeteilten Blockes (mit nur $^{5}/_{10}$ der inneren Zone) für den Besitzer immer vorteilhafter bleibt, obwohl sich durch passend gelegte Zwischenstraßen die $^{5}/_{10}$ Bebauung völlig in eine $^{7}/_{10}$ Bebauung umwandeln ließe. Aus demselben Grunde hat auch die von der Bauordnung gewährte Möglichkeit, $^{7}/_{10}$ der inneren Zone zu bebauen, wenn die Bauhöhe 10 m nicht übersteigt, wenig Aussicht auf allgemeinen Erfolg, denn hierbei verliert man sogar noch mehr an Wohnfläche. Die nachträgliche Einziehung öffentlicher Zwischenstraßen ist also für den Grundbesitzer ein schlechtes Geschäft. Dieses Mittel wird daher nur unter besonders günstigen Umständen in Frage kommen, z. B. bei der Durchführung bereits vorhandener Sackstraßen, wie der gegenwärtig hinter der Apostelkirche nach der Frobenstraße hin durchgeführten Querstraße. Dann überhaupt für bessere Wohnungen, deren Mietertrag den kostspieligen Straßendurchbruch bezahlt macht. Namentlich der Drang nach Einfamilienhäusern, den alle Großstadtsucht auch in Berlin noch nicht hat ersticken können, wie die Sackgassen auf den früher Kielganschen Ländereien an der Kurfürsten-, Derfflinger- und Maaßenstraße beweisen. Diesem Drange folgend, ist seinerzeit auch die Englische Straße in Charlottenburg als öffentliche Straße angelegt und an einer Seite mit kleineren Reihenhäusern bebaut worden. Da aber die Breite der Straße eine höhere Bebauung gestattet, sind auf der gegenüberliegenden Seite später die üblichen Mietkasernen entstanden.

In dem für eine niedrigere Bauweise mangelnden Schutze mag auch der Grund liegen, daß eine an der Marchstraße entstandene Reihe von Dreifensterhäusern keine weitere Fortsetzung gefunden hat.

Anders liegt es mit der Aufteilung durch Privatstraßen. Diese werden im baupolizeilichen Sinne jetzt als Höfe angesehen. Welche Tücken ihre Anlage infolgedessen in sich birgt, hat die voraufgegangene Mitteilung des Herrn Regierungsbaumeisters Goldschmidt aufgedeckt. Trotzdem bildet sie oft den einzigen Ausweg, um den üblichen schematischen Gartenwohnungen zu entgehen. Ein vornehmes Beispiel mit herrschaftlichen Mietwohnungen, bietet dafür die von der Baugesellschaft „Potsdamer Straße“ angelegte (Architekten Cremer & Wolffenstein), und von der Potsdamer Straße No. 121 ausgehende, im Haken nach der Lützowstraße umgeknickte Privatstraße, deren Lageplan hier mit einer Naturaufnahme auf Tafel 74 (siehe Heft 10) wiedergegeben wird. Die Straße stößt dicht an die rechtseitige Nachbargrenze, gegen deren Bebauung mit einer hohen, kahlen Grenzmauer die schöne Anlage allerdings nicht gesichert erscheint. Hoffentlich übt der Fiskus als glücklicher Besitzer des anstoßenden Parkgrundstücks nachbarliche Rücksicht. Der Straßendamm ist etwa 4 m breit und hat vor den Hauseingängen Ausbuchtungen zum Vorfahren, die den Fußsteig unterbrechen, wodurch sich aber bei dem geringen Verkehr einer derartigen Straße keine Übelstände ergeben haben. Die Vorgärten bilden streckenweise zusammenhängende, größere Flächen, da die Bebauung bis an die linksseitige Nachbargrenze herangerückt ist. Der Ausgang nach der Lützowstraße bildet eine überbaute Toreinfahrt.

Ist diese Anlage eine einseitige, so stellt der Goethepark in Charlottenburg (von der Schöneberger Baugesell-

schaft gegründet) eine beiderseitig bebaute Anlage in einfacherer Ausführung, für Mittelwohnungen, ohne Vorgärten dar, so daß ein Wohnhof entstanden ist mit Mittelgarten und seitlichen Fahrwegen nebst Fußsteigen — Ein- und Ausfahrt dieses Wohnhofes sind überbaut. Während im ersten Beispiele die Bebauung noch mit der üblichen Haustiefe durchgeführt werden konnte, bilden hier durchgehende Seitenflügel eine Bebauung mit halben Haustiefen, also eine aus gesundheitlichen und wirtschaftlichen Gründen ungünstigere Bebauung, ohne Querlüftung und mit den Kosten einer hohen und nur einseitig genutzten Grenzwand belastet. Nur besondere Umstände können eine derartige Anlage rechtfertigen, die nur der Vorzug gewährt, daß sie in ihrer Abgeschlossenheit nicht durch die Bebauung der Nachbargrundstücke geschädigt werden kann. In ähnlicher Weise ist das unregelmäßig geformte Hinterland zwischen der Hussiten- und der Strelitzer Straße vom Vaterländischen Bauvereine für Kleinwohnungen ausgenutzt worden — die Versöhnungsstraße geht mitten hindurch, versöhnt aber nicht mit den noch besonders flach geratenen Räumen der Seitenflügel-Bauart. Besser ist die Aufgabe für größere und Mittel-Wohnungen in einer älteren Anlage, in Riehmers Hofgarten, gelöst, der von der Yorkstraße 84 bis zur Hagelsberger Straße 10 reicht und eine Abzweigung nach der Großbeerenstraße hat. Nach der Hagelsberger Straße hin ist die Anlage ganz offen, wie eine öffentliche Straße und mit Vorgärten ausgestattet; nach der Großbeerenstraße und nach der Yorkstraße hin sind die Öffnungen als hohe Einfahrten überbaut und die Hofstraßen mit Grünanlagen in der Mitte geschmückt. Die seitliche Bebauung ist eine zum Teil hufeisenförmige mit gärtnerisch behandelten Vorhöfen. Im Ganzen eine großzügige Anlage, in der die Zusammenlegung der Höfe zur einheitlichen Wirkung gebracht ist. Ein weiteres Beispiel bildet die wieder einseitige Bebauung mit kleinen zweistöckigen Wohnhäusern (Abb. auf Tafel 76) auf dem Grundstücke Prinzenalle 46a, die durch größere Vorgärten von dem an der gegenüberliegenden Grenze entlang geführten Fahrwege von nur 2,3 m Breite nebst dem Fußsteige getrennt sind. Diese Straße endet als Sackgasse mit einem Wendeplatz. (Architekten Salinger & Breslauer, deren Gefälligkeit die Abbildung zu verdanken ist).

Eine der ersten in Berlin entstandenen Privatstraßen war die Hildebrandtstraße, zwischen Tiergarten- und Königin-Augustastraße mit etwa 5 m Dammbreite und je 1 m breiten Fußsteigen an den Vorgärten, die anfangs nur eine niedrige Bebauung mit z. T. freistehenden bescheidenen Häuschen gezeigt hat. Diese Straße war in der Absicht angelegt, sie später der Stadt als öffentliche Straße zu übereignen. Aus welchem Grunde es dazu nicht gekommen ist, mag ebenso dahin gestellt bleiben, wie die Beantwortung der Frage, ob nicht die auffällige Tatsache, daß sie in den letzten Jahren eine höhere Bebauung erhalten hat, damit im Zusammenhange steht?! Zur Unterhaltung dieser Straße ist jeder der darin wohnenden Eigentümer mit verpflichtet.

Das Bedürfnis nach einer weitergehenden Aufteilung, hat aber auch zu anderen Lösungen geführt, die nicht ohne Reiz sind, zu Wohnhöfen mit nur einer Zufahrt. z. B. dem in der Potsdamerstr. 113 und noch besser in der Genthinerstr. 11 anfangs der siebziger Jahre vorigen Jahrhunderts von E. Klingenberg mit Wendeplatz und Hausgärten angelegten, in ruhiger Zurückgezogenheit mit Einfamilienhäusern, die Vor- und z. T. auch Hintergärten haben (siehe Tafel 75, Abb. a u. b). In neuerer Zeit ferner z. B. zu der Sackgasse mit Wendeplatz, von der Tiergartenstr. 7/8 ausgehend, in den großen Gärten wohlhabender Grundbesitzer, die aber noch nicht reich genug zu sein scheinen, um sich ihre Gärten ungeschmälert zu erhalten. Landhausartige Wohnhäuser besetzen hier das Blockinnere. Die Entwicklung der Bebauung in der Tiergartenstraße bietet übrigens ein lehrreiches Beispiel für die Unsicherheit in der Lösung städtebaulicher Aufgaben. Die Straße schneidet mit einer sanften Krümmung schief über die Grundstücke. Die älteren Landhäuser waren aber, wie im ganzen älteren Städtebau überhaupt, senkrecht zu den Grundstücksgrenzen errichtet, stehen also schief zur Straßenflucht. Anstelle der alten Landhäuser oder dawischen sind nun später auch höhere Wohnhäuser eingedrungen, die bis an die Nachbargrenze gerückt, die sägeförmige Bauflucht mit den sich vorschiebenden Brandmauern verunzieren.

Wohnhöfe waren im Mittelalter sehr beliebt, besonders für Kleinwohnungen. Berlin hat noch ein Beispiel im sogenannten „Großen Jüdenhofe" mit offener Einfahrt von der Jüdenstraße her.

Damit könnten wir die Privatstraßen und die straßenähnlichen oder mit den öffentlichen Straßen nur einseitig verbundenen eigentlichen Wohnhöfe verlassen, um noch den geschlossenen, zu Wohnzwecken angelegten Hinterhöfen eine kurze Betrachtung zu widmen. Doch kann die allgemeine Schlußbemerkung nicht unterdrückt werden, daß die Anlage von Privatstraßen mehr Förderung verdiente. Dabei wäre zu unterscheiden, ob es sich um ein einziges zusammenhängendes Grundstück handelt, das in einer Hand liegt und bleiben soll, oder, ob mehrere selbständige Grundstücke geschaffen werden sollen, denen eine gemeinsame Verbindung mit der öffentlichen Straße sicherzustellen ist. Im ersten Falle trifft in der Tat die polizeiliche Auffassung vom Hofe zu, immerhin wäre es erwünscht, da die Privatstraße gegenüber der üblichen Bebauung mit geschlossen umbauten Hinterhöfen eine bessere Verteilung der Bebauung an offenen Wohnhöfen mit sich bringt, die aber jetzt nur unter besonders günstigen Umständen, bei passenden Grundstücksformen, bei weiträumiger Bauweise usw., möglich ist, daß irgend welche Erleichterungen dieser Bebauungsart Vorschub zu leisten vermöchten. Im zweiten Falle erscheint jedoch eine andere Auffassung vom Wesen der Privatstraße geboten. Es liegt ein Widerspruch darin, daß im rechtlichen Sinne mehrere Grundstücke vorhanden sind, im polizeilichen Sinne aber die dazu notwendige Straße als solche nicht anerkannt wird. Die Anlieger werden im gewissen Sinne sogar dafür bestraft. Denn der Baupolizei genügt schon eine Grundstücksdurchfahrt von 2,3 m Breite. Während diese aber bei der Ermittlung der bebaubaren Fläche miteingerechnet wird, wird die von der Privatstraße eingenommene Fläche, die naturgemäß ein selbständiges Grundstück bildet, von vornherein ausgeschieden. Durch diese schlechtere Behandlung der Privatstraße unterstützt die Baupolizei mittelbar die schablonenhafte Bebauung großer Grundstückskomplexe. Es dürfte wohl möglich sein, den Begriff der Fluchtlinie auch für die Privatstraße wieder herzustellen, wobei man ja vielleicht eine Mindestbreite von etwa 8 m oder bei geringerer Breite eine gewisse Vorgartentiefe zur Bedingung stellen, als Gegenleistung aber

auch dieselbe oder wenigstens annähernd dieselbe Bebaubarkeit gewähren könnte, die an der öffentlichen Straße zulässig ist. In dieser Beziehung sei an die vor mehreren Jahren veröffentlichte Anlage des vom Geheimen Baurat O. March geschaffenen Amalienparks in Pankow (siehe Abb. c der Tafel 84) erinnert, wo ein früher für Hochbebauung bestimmtes Gebiet später in die Landhausklasse versetzt worden ist, so daß, um eben Landhäuser errichten zu können, die Aufteilung eines außergewöhnlich großen Parkgrundstücks geboten war und zwar durch eine Doppelprivatstraße mit zwischengelegten Gartenanlagen, derart, daß deren Fläche bei Ermittlung der Bebaubarkeit miteingerechnet wurde, obwohl dadurch jedem für sich eingefriedigten Grundstück eine geringere Freifläche verblieb, als sonst vorgeschrieben ist. Dadurch, daß diese Privatstraßenanlage von der Gemeinde übernommen wurde, bleibt der Zustand unverändert und damit die bebaute Fläche im Ganzen in den polizeilichen Grenzen.

Die Nachteile der vorhin schon erwähnten, an die Grenzwand geklebten Halbhäuser lassen den Berliner Spar- und Bauverein auf diese Art der Bebauung möglichst verzichten, indem er freistehende Gartenhäuser in den Hof hineinstellt, wie die (siehe auf Tafel 75, Abb. c, Heft 10) Ansiedlung an der Stargarder Straße erkennen läßt. Leider kann diese Bebauungsart innerhalb der engräumigeren Bauzonen für den Privatunternehmer keine vorbildliche sein, weil sie keine volle Ausnutzung des Baugrundes gestattet. Denn ein Nebenzweck, den dieser Verein verfolgt, verlangt große zusammenhängende Höfe, um den Kindern der Niederlassung Spielplätze zu bieten und um die Hofwohnungen zu wirklichen Gartenwohnungen umzugestalten. Immer läßt sich hierbei die Anordnung Berliner Zimmer nicht vermeiden, wie die Abbildung a auf Tafel 77 von den neuesten Bauten dieses Vereins am Nordufer erkennen läßt. Ähnliche Wege geht der Beamten-Wohnungsverein, von dessen Niederlassung in Wilmersdorf Abbildung b auf Tafel 77 ein Bild gibt, wobei man sich allerdings die Frage vorlegen darf, warum man hier nicht mit der Aufteilung durch Privatstraßen weiter gegangen ist. Die Ausbuchtungen des Hauptwohnhofes ergeben jedoch eine Bebauungsart, die wir weiterhin noch als eine vorteilhafte für öffentliche Straßen kennen lernen werden. Zum Vergleiche ist es von Interesse zu sehen, wie der Privatunternehmer die tiefen Baublöcke üblichen Zuschnitts für Kleinwohnungen aufteilt. Durch gütige Vermittlung des Herrn Baurat Höpfner habe ich den Plan erhalten, nach dem der Baumeister Kurt Berndt ein Grundstück in der Schönhauser Allee mit 3 Quergebäuden und 4 Seitenflügeln hintereinander bebaut hat (Abb. b auf Tafel 88). Das Grundstück ist 117,3 m tief, die Höfe sind rund 20 m lang, was den anliegenden Gebäudehöhen entspricht bei 12,5 m Breite; aber auch die Seitenflügel haben freie Höfe vor sich, da von der Vergünstigung der Hofgemeinschaft Gebrauch gemacht wurde. Nur dem letzten Hofe ist diese Gemeinschaft nicht zu Gute gekommen, weil nach der Auffassung des Kgl. Polizei-Präsidium „die grundbuchliche Eintragung zur Bildung von Hofgemeinschaften nur dann rechtswirksam ist, wenn die beteiligten Grundstücke nicht einem und demselben Eigentümer gehören, da die Begründung und der Erwerb einer Grunddienstbarkeit, als welche sich die hier in Betracht kommende Hofgemeinschaft nach § 1018 des am 1. Januar 1900 in Kraft getretenen Bürgerlichen Gesetzbuches darstellt, zu gunsten eines anderen Grundstücks desselben Eigentümers nicht erfolgen kann und daher ihrem Inhalte nach unzulässig ist. Die Motive zum Entwurf eines Bürgerlichen Gesetzbuches Bd. III, S. 480 sprechen dies ausdrücklich aus, weil die Möglichkeit eines Vertrages mit sich selbst nicht anzunehmen sei und die Zulassung eines gleich wirksamen einseitigen Stiftungsaktes weder im bisherigen Recht auszusprechen, noch durch ein praktisches Bedürfnis erfordert werde. Ob dieses letztere Bedürfnis den Berliner Baupolizeivorschriften gegenüber tatsächlich besteht, muß dahin gestellt bleiben.“ Liegen Grundstücke also in einer Hand, so ruht die eingetragene Hofgemeinschaft so lange, bis das Nachbargrundstück zur Bebauung einen anderen Eigentümer bekommen hat. Dem Laien fällt es schwer, dieser Auslegung beizutreten, da es gerade dann am leichtesten erscheint, eine Hofgemeinschaft durchzuführen, wenn eben zwei benachbarte Grundstücke in einer Hand liegen. Es dürfte dies sonst geradezu Scheinverkäufe herausfordern. In dem vorliegenden Falle hätte man nur wünschen mögen, die Grundstücke wären noch umsoviel breiter bemessen werden, daß man anstatt der Seitenflügel hätte Mittelflügel anordnen können, den nach beiden Seiten hin Hofgemeinschaft zu gewähren gewesen wäre. Wenn man die Hofwohnungen mit in den Kauf nimmt, von der Verteuerung des Baues durch Seitenflügel und von der geringeren Brauchbarkeit der Berliner Zimmer für Kleinwohnungen absieht, so erscheint diese Lösung unter den gegebenen Verhältnissen sonst als eine wohlgelungene.

Endlich müssen wir noch einer Bebauungsart gedenken, die durch streckenweises Zurücksetzen der Bauflucht, durch Vorhöfe und straßenartige Einschnitte, also nach vornehin offene Wohnhöfe wieder zur Belebung des Straßenbildes beiträgt. Ein im Jahre 1903 vom Berliner Architekten-Verein veranstaltetes Preisausschreiben für die Bebauung eines Blocks in Schöneberg stellte folgende Bedingungen:

1. Die bisher übliche Bodenaufteilung führt regelmäßig zur Errichtung von Seitenflügeln und Quergebäuden mit einer Reihe von geschlossen umbauten Hofanlagen, deren Flächen selbst dann, wenn mehrere Höfe zusammenstoßen, für eine ausgiebige Durchlüftung und Belichtung des Blockinnern nicht groß genug sind. Zur Verhütung dieses Übels soll der Block so aufgeteilt werden, daß die unbebaut bleibenden Flächen ein zusammenhängendes Ganzes bilden.

2. Die bauliche Ausnutzung der Grundstücke darf nicht hinter dem zurückbleiben, was nach dem für den Block geltenden polizeilichen Höchstmaße zulässig ist. Die Gebäude sollen durchweg fünf Wohngeschosse erhalten.

Dem Verfasser ist es unbekannt geblieben, ob diese Aufgabe gelöst worden ist. Deshalb sei hier auf ein anderes Beispiel verwiesen (B. A. W. 1901, wiedergegeben auf Tafel 84, Abb. a u. b), das zur Vermeidung von Seitenflügeln an Hinterhöfen eine hufeisenförmige Grundrißanlage für die Häuser 20, 21 in der Luitpoldstraße (von Lenz & Pohle, Architekt: Paul Jatzow) gewählt hat. Die Hauptflächen der Höfe sind mit im ganzen 16 m Front nach vorne zusammengelegt und zum Schmuckgarten umgestaltet; während hinter den Häusern Wirtschaftshöfe verblieben. In diesem Falle handelte es sich allerdings nicht um einen besonders tiefen Baublock; das Grundstück hat nur 30 m Tiefe, doch

ist damit ein Fingerzeig gegeben, wie auch bei großen Tiefen vorgegangen werden kann. Die Einbuchtung der Fluchtlinie ist hier eine freiwillige, und hat deshalb den Vorzug, daß das Vorgartengitter als Leitlinie für das Auge durchläuft, im Gegensatze zu den durch den Bebauungsplan festgelegten Ausbuchtungen der Fluchtlinie, z. B. in der Heilbronner Straße, wo auch die Straßenflucht die Ausbuchtung mitmacht und inmitten der so verbreiterten Straße ein kleiner Gartenfleck angelegt worden ist (vergl. Tafel 85).

Der Berliner Spar- und Bauverein beabsichtigt seine, in Charlottenburg an der Straße 35 gelegenen Grundstücke in der Weise zu bebauen, daß vordere Wohnhöfe geschaffen werden als Schmuckhöfe, während die daneben verbleibenden Hinterhöfe zu Kinderspielplätzen und wirtschaftlichen Zwecken bestimmt sind; um eine möglichst zweckmäßige Grundlage für diese Ansiedelung zu erhalten, waren auf Grund der nachfolgenden Bedingungen Regierungsbaumeister R. Goldschmidt, Th. Kampffmeyer & Co. und der Verfasser zur Bearbeitung von Plänen aufgefordert.

„Die Baugenossenschaft will für ihre Mitglieder billige, gesunde, praktische und gemütliche Wohnungen schaffen. Die Bauten bleiben dauernd im Besitze der Genossenschaft, doch ist wegen der Beleihung notwendig, daß Block A in mindestens drei selbständig zu bebauende Grundstücke geteilt wird. Die Teilung der Blocks B und C in je zwei selbständige Grundstücke ist erwünscht, aber nicht erforderlich. Die nach dem Innern der Baublocks gelegenen Wohnungen sollen von gleichartigen Mietern bewohnt werden, wie die Wohnungen, die an der Straße liegen, dürfen also nicht minderwertiger sein. Eine ausgiebige Durchlüftung und Beleuchtung des Innern der Baublocks, welche Gartenanlagen und Kinderspielplätze enthalten sollen, ist unbedingt erforderlich. Aus diesem Grunde soll, obwohl an sich eine größere Ausnutzung des Baulandes erwünscht ist, zugelassen werden, daß nur die Hälfte des Baulandes bebaut wird. Es müssen jedoch auf dem Bauplatze mindestens 900 Wohnungen errichtet werden, und zwar etwa 300 Wohnungen mit 1 Zimmer, etwa 500 Wohnungen mit 2 Zimmern und etwa 100 Wohnungen mit 3 bis 4 Zimmern. Außer den Wohnungen sind auf dem Gelände noch zu errichten:

1. Ein Vereinshaus für die Mitglieder der Baugenossenschaft, enthaltend einen Saal von 600 qm, nebst kleineren Räumen und einer Gastwirtschaft von 150 qm, sowie den dazu gehörenden Wirtschaftsräumen (Küche usw.). Die gesamten Vereinsräume sollen eine bebaute Fläche von etwa 1000 qm ausmachen. Es ist erwünscht, daß der Saal durch verschiebbare Trennwände in kleine Abteilungen zerlegt werden kann.

2. Eine Bäckerei nebst Laden in Größe von insgesamt 200 qm.

3. 20 Läden verschiedener Größe, insgesamt 600 qm ohne Wohnung ausmachend, nebst den dazu gehörenden Wohnungen."

Die eingegangenen Lösungen sind aus den Abbildungen auf Tafel 86 ersichtlich. Goldschmidt ist wieder auf die geschlossene Frontbebauung zurückgegangen, in dem er die für den Spar- und Bauverein so charakteristischen Gartenhäuser noch vermehrt, so daß die Zahl der Berliner Zimmer auf ein Mindestmaß heruntergedrückt wird.

Bei Kampffmeyer & Co. sind die Berliner Zimmer dagegen reichlich vertreten, und, unter Beibehaltung des Gedankens der Vorhöfe, Querhäuser angeordnet, offenbar, um eine bessere Ausnutzung zu erzielen. Der Verfasser hat auf verschiedene Weise der Aufgabe beizukommen gesucht in dem Bestreben, die bebaubare Fläche zu sichern.

Zu den Abbildungen auf Tafel 87 wird folgendes bemerkt: Die Vorderhöfe, die sich nach der Straße hin öffnen, setzen die daran liegenden Wohnungen in Beziehung zur Straße. Durch diese Anordnung wird auch die Zahl der unmittelbar an der Straße liegenden Balkone vermindert, der Wert des Balkons aber erhöht, indem die Balkone an den straßenwärts geöffneten Höfen einen besseren Windschutz genießen. Auch wird dadurch ein Verlust an Vorland für einspringende Balkonanlagen, wie sie die Abbildung a auf Tafel 77 (Heft 10) erkennen lässt, vermieden. Im nördlichen Bebauungsblocke des Vorentwurfes (Abb. a, Tafel 86) sind nur zwei solcher Höfe vorgesehen. Ohne etwas an der Bebauungsfläche zu verlieren, könnte man noch weiter gehen und, wie Abb. a, Tafel 87 zeigt, deren drei anordnen. Die Zahl der eigentlichen Hofwohnungen, der Hinterwohnungen, würde damit noch weiter vermindert. Während im ersten Falle die bebaute Fläche rund 6646 qm beträgt, würde sie sogar im zweiten Falle noch etwas mehr, nämlich 6670 qm betragen, also reichlich den Verlust durch eine dann noch weitere erforderliche Durchfahrt ausgleichen. Man könnte die bebaute Fläche noch darüber hinaus vermehren, ohne den Entwurf zu verschlechtern, nämlich durch Erbauung von Hinterhäusern an der Grenzwand in den straßenwärts geöffneten Höfen, so daß diese hufeisenförmig umbaut würden, wodurch im ganzen eine mäanderförmig sich abwickelnde, auf mehr als das Doppelte verlängerte Straßenfront zu schaffen wäre. Das so zu gewinnende Mehr an Baufläche würde etwa rund 363 qm betragen. Im ganzen ständen dann 7033 qm Baufläche zur Verfügung. Dadurch würde auch die kahle Grenzmauer gegen den Nachbar hin gedeckt, der Einblick in den Hof also um vieles freundlicher gemacht.

Dieser Bebauungsart steht nun die übliche mit geschlossener Straßenfront gegenüber, die sich nach Abb. b, Tafel 87 mit 7066 qm in bezug auf die Ausnutzung ebenso vorteilhaft stellt. An Stelle straßenähnlicher Höfe treten hier innere Schmuckhöfe, die durch eine breite offene Toreinfahrt mit der Straße verbunden sind, also wieder innere Wohnhöfe. Die Zahl der eigentlichen Straßenwohnungen wird dadurch erheblich vermehrt, allerdings mit der üblen Folge, daß auch zahlreichere und weniger geschützte Balkone an die Straße zu liegen kommen; die übrigen Wohnungen dürften mit denen in Abb. a gleichwertig sein. Der Privatunternehmer, der den Baugrund völlig ausnutzen muß, kann aber nicht so bauen; er wird zu einer größeren Zahl umbauter Höfe greifen müssen, denn die Tiefe des Baublocks ist schon eine viel zu große, um noch zu einer hygienisch und wirtschaftlich gleich guten Ausnutzung zu führen. In Abb. c ist deshalb noch eine Lösung dargestellt, die den Block durch einen straßenartigen Hof parallel zur Hauptstraße aufteilt, so daß sich an der hinteren Grenzmauer wieder eine Art Wohnhof bildet. Für diesen Fall ist die Baublocktiefe aber wieder zu gering, um eine durchweg gleich hohe Bebauung durchführen zu können. Wenn man dem vorderen Teil noch eine Tiefe von 16 m lassen will, kann diese hintere Wohnstraße nicht mehr als 12 m Breite erhalten, und

würde demgemäß die Bebauungshöhe zu beiden Seiten dieser Straße, wenigstens aus hygienischen Gründen, freiwillig oder, falls die Straße als eine öffentliche angelegt werden sollte, auf Grund der polizeilichen Bestimmungen

Abb. 1.

auf drei Geschosse eingeschränkt werden müssen. Diese Art der Bebauung ergibt noch 6360 qm fünfgeschossige und 2433 qm dreigeschossige Bebauung, also 39 296 qm Wohnfläche gegen 35 165 qm des Vorentwurfes und gegen 41 295 qm bezw. 38 895 des Entwurfes nach Abb. a u. b. Es fragt sich

Abb. 2.

nun, ob ein derartiger Vermittlungsvorschlag zur Folge haben könnte, daß ihn das Baugewerbe folgen würde, anderenfalls bleibt der Entwurf der Baugenossenschaft der bessere. Die Baugenossenschaft hat schließlich den Plan laut (Abb. a, Tafel 88) zur Ausführung angenommen, zumal der Nachbar, der Militärfiskus, wünschte, daß die Höfe durch eine hohe Mauer gegen das Kasernengrundstück abgeschlossen würden.

Wie aus allem hervorgeht, kann die Freihaltung des Blockinneren, die Anlage und dauernde Erhaltung von inneren Gärten, abgesehen von den Fällen, wo durch freiwillige Beschränkung der Bebauung zur Anlage von Spielplätzen und Erholungsanlagen, zur Luftversorgung usw. nur die rückwärtige Baufluchtlinie verhelfen. Ein geglücktes Beispiel aus einem rheinischen Orte soll demnächst im „Städtebau" veröffentlicht werden. In diesem Falle sind große Baublöcke zu empfehlen. Wünschenswert wäre es jedoch, daneben die Möglichkeit zu gewähren, Privatstraßen und Wohnhöfe anlegen zu können. Dazu gehörte aber eine andere Regelung der Rechtsverhältnisse und dementsprechende baupolizeiliche Handhabung. Im übrigen sind kleinere Baublöcke für die verschiedenen Wohnformen vorzuziehen.

Große Blöcke im freigehaltenen Blockinnern sind in gesundheitlicher Beziehung zweifellos vorteilhafter, als Bauwiche bei hoher Bebauung. Ein älteres Beispiel aus der Landgrafenstraße sei im Textbilde 1 zur Erläuterung wiedergegeben, ohne es jedoch damit empfehlen zu wollen (Römer & Herbig). Da die Bauwiche nur $2^1/_2$ m breit sind, konnten noch große zusammenhängende Höfe geschaffen werden. Jetzt müssen aber die Bauwiche 6 m breit sein; was dabei

Abb. 3.

herauskommt, zeigt der im Wettbewerbe um die Bebauung von Neu-Westend mit dem I. Preise bewertete Plan von Reinh. Koch (Textbild 2). Von Hof und Garten ist da keine Rede mehr, und doch sollen die Hinterwohnungen Gartenwohnungen sein. Wie viel mehr wäre hier gewonnen, wenn die Bauwiche zur Vergrößerung eines frei zu lassenden Blockinnern hätten verwendet werden können.

Unter Umständen kann es überdies erwünscht sein, daß die Gärten des Blockinnern, soweit sie nicht öffentliche sind, durch einen in der Mitte hindurchgehenden Wirtschaftsweg miteinander verbunden werden. Das dies zeigende Textbild 3 ist aus Öhmcke „Gesunde und weiträumige Stadtbebauung" entnommen; die Anlage rührt aus dem Jahre 1892 vom Architekten Hinz her, und besteht aus Dreifensterhäusern und Hintergärten.

SOZIALE UND WIRTSCHAFTLICHE VORARBEITEN FÜR STADTERWEITERUNGSPLÄNE.

Von Dr. Ing. FORBÁT, Frankfurt a. M.-Budapest.

(Fortsetzung und Schluß aus Heft 10).

III. Die Gliederung der städtischen Bevölkerung nach der Höhe des Einkommens.

Die Kenntnis von der Gliederung der Bevölkerung nach der Höhe des Einkommens ist vor allen Dingen wichtig für die Ausgestaltung der Wohnviertel. Die Zunahme der Bevölkerungsziffer, bezw. die Zahl der unterzubringenden Familien gibt zwar Aufschluß über die Zahl der Wohnungen überhaupt, die im Stadterweiterungsgebiete vorgesehen werden müssen, nicht aber über die Höhe der Mietpreise, denen sich diese Wohnungen anzupassen haben, wenn der Endzweck jeder Stadterweiterung und Wohnungspolitik erreicht werden soll, daß nämlich jeder Familie eine sowohl den gesundheitlichen, als auch den vielen anderen Anforderungen modernen Kulturlebens Rechnung tragende Wohnung zu einem Preise zur Verfügung gestellt werden kann, der keinen unverhältnismäßig großen Teil des der Familie zu Gebote stehenden Einkommens in Anspruch nimmt.

Der Bebauungsplan gibt sowohl für sich, als auch in Verbindung mit der Bauordnung den Leitern der städtischen Verwaltungen verschiedene Mittel in die Hand, mit welchen sie zur Ermäßigung der Wohnungspreise wirksam beitragen können, namentlich wenn sich einer dieses Ziel stets vor Augen haltenden Entwurfsbearbeitung auch eine rechtzeitige, zielbewußte und umsichtige Art der Ausführung des Bebauungsplanes zugesellt. Die Fürsorge der öffentlichen Gewalten wird sich hierbei, wie Dr. Rettich mit Recht betont, in erster Reihe den ärmeren Bevölkerungsschichten zuwenden müssen, deren Einkommenverhältnisse nur einen geringen Aufwand für Wohnungsmiete gestatten, und die, wie wir sehen werden, selbst in den reichsten Städten den weitaus überwiegenden Teil der Bevölkerung ausmachen. Während es mitbezug auf die Unterbringung der wohlhabenderen Kreise im allgemeinen genügen wird, wenn entsprechend gelegene und ausgegestattete Viertel in genügender Ausdehnung rechtzeitig bereitgestellt werden, und alles andere, einschließlich der Preisbildung, solange diese keine unvernünftigen Formen annimmt, ruhig der Privattätigkeit, beziehungsweise den zukünftigen Bewohnern dieser Viertel überlassen werden kann, erwachsen den Behörden weitgehende Verpflichtungen, wenn sie die in materieller Hinsicht hilfloseren Schichten der Bevölkerung vor Wohnungsverhältnissen bewahren wollen, die geeignet sind, jede noch so gut gemeinte, auf die Besserung der Lage der unteren Volksschichten abzielende Bestrebung von vornherein zu vereiteln.

Außer der unmittelbaren Wohnungsfürsorge ist gerade in den Gegenden, in welchen vorzugsweise die ärmere Bevölkerung untergebracht werden soll, bereits bei Aufstellung des Bebauungsplanes auch allen übrigen Maßnahmen erhöhte Sorgfalt zuzuwenden, die dazu beitragen können, das Wohnen in einem bestimmten Stadtgebiete gesund und behaglich zu gestalten. Gärten und Parkanlagen, Kinderspielplätze, Gelegenheit für öffentliche Musikaufführungen und sonstige Einrichtungen, welche die leibliche und geistige Gesundheit und Erholung und dadurch mittelbar auch die Leistungsfähigkeit der sie benutzenden Bevölkerung fördern, sind in diesen Vierteln von viel größerer Bedeutung, als in denjenigen der reicheren Volksschichten, die sich den wohltuenden Einfluß eines Spazierganges in freier Natur oder des Spielens der Kinder in frischer Luft gegebenenfalls leichter verschaffen können, als die mit einem kleinen Einkommen haushaltenden ärmeren Familien.

Wenn sich der Verfasser eines Stadterweiterungsentwurfs diesen Verpflichtungen gegenüber den ungünstiger gestellten Teilen der Bevölkerung bewußt wird und ihnen bereits bei Aufstellung des Stadtbauplanes Rechnung zu tragen bestrebt und fähig ist, kann er zur Hebung der allgemeinen Lage der einer solchen Hebung am meisten bedürftigen Teile der städtischen Bevölkerung wesentlich beitragen und dadurch ein gutes Stück praktischer sozialer und wirtschaftlicher Arbeit verrichten. Um in der hieraus sich ergebenden Belastung der wohlhabenderen Einwohner nicht über das notwendige Maß hinauszugehen, aber auch nicht dahinter zurückzubleiben, ist es für den Verfasser des Erweiterungsplanes unerläßlich, sich über die wirtschaftliche Lage der unterzubringenden Bevölkerung von vornherein möglichst genau zu unterrichten.

Den Ausgangspunkt der Untersuchungen bildet auch in diesem Falle die Ermittlung der wirtschaftlichen Gliederung der in dem bereits bebauten Stadtgebiete wohnenden Bevölkerung, woran sich auch hier eine Untersuchung über die Veränderungen anschließen soll, denen diese Gliederung seither unterworfen war, um hieraus auf die in Zukunft weiter zu erwartenden Veränderungen schließen zu können. Da für uns, wie bereits ausgeführt, hauptsächlich die Kenntnis der Lage der ärmeren Volksschichten von Wichtigkeit ist, soll im folgenden, bevor auf die Besprechung der Einkommenverhältnisse der städtischen Bevölkerung eingegangen wird, auf Grund eines vom Freiherrn von Berlepsch gehaltenen und in Jahrgang 1903 der „Sozialen Praxis" abgedruckten Vortrages zunächst einiges über die kleinen Einkommen in Deutschland überhaupt gesagt werden, da die vom Statistischen Jahrbuch deutscher Städte mitgeteilten und in Tabelle 3 zusammengestellten Zahlen sich nur auf die Städte mit über 50 000 Einwohnern beziehen, aus den auf die Gesamtbevölkerung der einzelnen Staaten sich beziehenden Zahlen aber hervorgeht, daß die Einkommenverhältnisse auch auf dem Lande so beschaffen sind, daß auf eine möglichst wirksame Verbilligung der Wohnungen abzielende Maßnahmen auch bei der Bearbeitung von Bebauungsangelegenheiten in kleineren Städten und auf dem Lande vollauf begründet erscheinen.

Die Ausweise über die Einkommensteuer zeigen nämlich auf den ersten Blick, wie groß die Anzahl der Einwohner mit einem kleinen Einkommen überhaupt ist. In Preußen hatten im Jahre 1892 70,27 %, im Jahre 1900 62,41 % der Bevölkerung ein kleineres Einkommen als 900 M. In Sachsen besaßen ein kleineres Einkommen als 500 M. im Jahre 1879 51,52 %, 1894 36,59 %, 1900 28,29 %,

Tabelle 3. Angaben, betreffend die wirtschaftliche Lage einiger Städte.

Stadt	Auf 1000 Einwohner entfielen Steuerzahler [1])	Im Jahre 1895 entfielen auf den Kopf der Bevölkerung an Einkommensteuer			Im Jahre 1896/97 entfielen in % der Steuerzahler auf die Einkommen von M.		
		Steuerbetrag M.	Steuerpflichtiges Einkomm. M.	Durchschnittliches Einkommen M.	900 bis 3000	3000 bis 6000	über 6000
Barmen	113	7,3	314	350—400	83,7	10,1	6,2
Essen	161	12,4	401	500—550	88,8	6,7	4,5
Bochum	230	6,3	366	400—450	92,8	4,2	3,0
Chemnitz . . .	365	9,9	554	550—600	—	—	—
Crefeld	96	6,4	275	350—400	81,2	11,1	7,7
Dortmund . . .	186	7,7	349	450—500	90,3	5,9	3,8
Hamburg . . .	242	21,7	613	700—750	—	—	—
Frankfurt a. M. .	171	26,1	792	1000	73,7	13,9	12,4
Lübeck	—	—	—	—	—	—	—
Mannheim . . .	283	—	713	750—800	—	—	—
Stettin	129	9,9	366	450—500	79,5	11,5	9,0
Bremen	257	22	687	700—750	—	—	—
Metz	—	—	—	—	—	—	—
Potsdam	139	11,4	450	550—600	71,1	18,9	10,0
Kiel	136	4,8	241	350—400	83,3	10,6	6,1
Straßburg . . .	—	—	—	—	—	—	—
Freiburg i. Br. .	239	—	542	550—600	—	—	—
Wiesbaden . . .	170	18	669	800—850	68,0	16,7	15,3
Darmstadt . . .	—	—	—	—	—	—	—
Karlsruhe i. B. .	260	—	612	600—650	—	—	—
Berlin	202	13,7	532	650—700	87,1	6,7	6,2
München	—	—	—	—	—	—	—
Dresden	475	16	841	800—850	—	—	—
Stuttgart	—	—	—	—	—	—	—
Mittel aus den 33 preuß. Städten mit über 50 000 Einwohnern	148	9,8	431	—	—	—	—

während die Zahl der ein kleineres Einkommen als 800 M. besitzenden Einwohner in denselben Jahren 76,39, 65,3 und 55,69 % betrug.

Was nun insbesondere die Einkommenverhältnisse der Lohnarbeiter betrifft, so verdiente im Jahre 1901 in der deutschen Textilindustrie ein Arbeiter im Mittel 634 bis 695 M., in der Ziegelfabrikation 548 M., in den Tabakfabriken 657 M., im Schornsteinfegergewerbe 689 M. usw. Der Verdienst der gewöhnlichen, ungelernten Arbeiter betrug nur in 5 Zählbezirken mehr als täglich 3 M., in zahlreichen Bezirken dagegen nur 2 M. Bei einem Tagelohne von 2,50 M. und 300 Arbeitstagen ergibt sich ein jährliches Einkommen von 750 M., wovon jedoch infolge von Arbeitslosigkeit und Krankheit ein beträchtlicher Teil abgezogen werden muß. Die in manchen Gegenden immer noch recht zahlreichen Hausarbeiter haben zum Teil noch ein viel geringeres Einkommen aufzuweisen.

In Tabelle 3 sind nun einige sich auf die wirtschaftliche Lage derselben Städte beziehende Angaben enthalten, die auch in Tabelle 1 angeführt worden sind. Die ersten 4 Kolonnen der Tabelle geben ein vergleichendes Bild des durchschnittlichen Reichtums der angeführten Städte, während inbezug auf die Verteilung der verschieden großen Einkommen innerhalb der steuerpflichtigen Bevölkerung die letzten 3 Kolonnen Aufschluß geben. Inbetreff der angegebenen Durchschnittszahlen ist auch hier der allen solchen Berechnungen anhaftende Mangel zu betonen, daß eine ganz kleine Anzahl ausnahmsweise großer Werte, wofern sie nicht vor der Berechnung ausgeschieden werden, schon eine erhebliche Verschiebung des Durchschnitts zur Folge haben können, ohne daß dies in der allgemeinen Lage der Bevölkerung begründet wäre. Die bedeutende Höhe des durchschnittlichen Einkommens für 1 Kopf der Bevölkerung z. B. in Frankfurt a. M. dürfte wohl auf diesen Umstand zurückzuführen sein.

Wenn demnach die in der 4. Kolonne der Tabelle 3 angegebenen durchschnittlichen Einkommen für 1 Kopf der Bevölkerung, die überdies auf Grund des zur Verfügung stehenden statistischen Materials nur schätzungsweise ermittelt worden sind, auch nur ein annähernd zutreffendes Bild von dem vergleichsweisen Reichtume der angezogenen Städte zu geben imstande sind, so ergibt sich aus dem Vergleiche der Zahlen dieser Kolonne dennoch eine Tatsache, die der Aufmerksamkeit auch des Städtebauers in hohem Maße wert ist.

Die höchsten Ziffern sowohl für das steuerpflichtige, als auch für das durchschnittliche Einkommen finden wir nämlich bei den in der zweiten Gruppe der Tabelle zusammengefaßten Handelstädten, welche, wie wir gesehen haben, durchweg See- oder Binnenhafenplätze sind. Während von den sechs Städten der ersten Gruppe der Steuerbetrag und das steuerpflichtige Einkommen für 1 Kopf der Bevölkerung den aus den 33 größten preußischen Städten berechneten Mittelwert nur in einem Falle erreichten, bleibt von den Städten der zweiten Gruppe nur eine hinter diesem Mittel zurück. Auch das durchschnittliche Einkommen für 1 Kopf der Bevölkerung ist am größten bei den Städten der zweiten Gruppe. Diese Beobachtung trägt bei zur Begründung der Behauptung, daß der durch die modernen Hafenanlagen mit bedingte Aufschwung im Handelsverkehr auf die wirtschaftliche Entwicklung der Städte einen günstigen Einfluß ausübt, daß mithin bei solchen Städten, für welche die Möglichkeit der Ausnutzung einer Wasserstraße gegeben ist, der Verfasser des Stadtbauplanes die Erzielung einer leichten und lebhaften Wechselwirkung zwischen Land- und Wasserverkehr in möglichst ausgedehntem Maße als eine seiner wichtigsten Aufgaben betrachten und bereits bei Aufstellung des Entwurfes berücksichtigen muß.

Die drei letzten Kolonnen der Tabelle 3 zeigen die Verteilung der verschieden großen Einkommen unter der steuerzahlenden Bevölkerung der in Preußen gelegenen Städte der Tabelle, in welchen das steuerpflichtige Mindesteinkommen zu der Zeit, auf welche sich die Zusammenstellung bezieht, 900 M. betrug. Es entfielen nach Maßgabe dieser Zahlen auf die unterste Stufe des steuerpflichtigen Einkommens von 900—3000 M. in den ver-

[1]) In dem Jahre, auf das sich vorstehende Tabelle bezieht, betrug das steuerpflichtige Mindesteinkommen in Preußen 900 M., in den Hansastädten 600 M., in Hessen und Baden 500 M. und in Sachsen 300 M. Dies erklärt die großen Unterschiede in der Anzahl der Steuerzahler in den Städten der verschiedenen Bundesstaaten.

Tabelle 4.

Stadt	Im Jahre 1892, bezw. 1898 entfielen in % der Steuerzahler auf die Einkommen von M.			
	300—800 bezw. 400—800	800—2200	2200—5400 bezw. 2200—5300	mehr als 5400, bezw. mehr als 5300
Leipzig . . .	44,4 36,3	44,2 51,25	7,7 8,52	3,7 4,0
Dresden . . .	45,4 38,8	40,9 47,5	8,9 9,1	4,4 4,6
Chemnitz. . .	53,2 42,9	36,2 46,0	7,3 7,7	3,3 3,4

schiedenen Städten 68—92,8 % und dementsprechend auf die größeren Einkommen als 3000 M. nur 32—7,2 % der steuerzahlenden Bevölkerung. In den sächsischen Städten liegt die Grenze des steuerpflichtigen Einkommens niedriger als in den preußischen, mithin gibt die vorstehende, auf einige sächsische Städte bezügliche Tabelle 4 auch Beispiele für die anteilige Stärke derjenigen städtischen Bevölkerung, die ein noch geringeres Einkommen als 900 M. aufzuweisen hat. Von den zu jeder Stadt angeführten zwei Zeilen der Tabelle 4 bezieht sich die obere auf das Jahr 1892, in dem das steuerpflichtige Mindesteinkommen 300 M., und die untere auf das Jahr 1898, in welchem es 400 M. betrug. Die Grenzen der einzelnen Steuerstufen, die von denjenigen in den preußischen Städten ebenfalls verschieden sind, können aus dem Kopf der Tabelle 4 ersehen werden.

Es hatten daher in den sächsischen Städten im Jahre 1898 ein Einkommen von weniger als 2200 M. 86,3—88,9 % der Steuerzahler, wobei 36,3—42,9 % nur ein Einkommen von unter 800 M. aufwiesen.

Wenn nun auch sowohl aus den Zahlen der Tabelle 4, als aus den weiter oben für die kleineren Einkommen der ganzen Bevölkerung Preußens und Sachsens in verschiedenen Jahren angegebenen Prozentsätzen zu ersehen ist, daß der Prozentsatz der kleineren Einkommen in Deutschland zu Gunsten der größeren allmählich zurückgeht, so erhellt aus dem im vorhergehenden angeführten Zahlenmaterial dennoch, daß der weitaus überwiegende Teil der steuerzahlenden städtischen Bevölkerung mit einem Einkommen zu rechnen hat, das weniger als 3000, bezw. 2200 M. im Jahr beträgt, wobei aus den Zahlen der Tabelle 4 weiter geschlossen werden kann, daß die Mehrzahl dieser kleinen Einkommen sich in den meisten Städten näher an 900 bezw. 800, als an 3000 bezw. 2200 M. halten wird. Wenn wir gleichzeitig berücksichtigen, daß, wie aus Kolonne 1 der Tabelle 3 geschlossen werden kann, ein beträchtlicher Teil der städtischen Bevölkerung selbst das steuerpflichtige Mindesteinkommen nicht aufzuweisen vermag, so ersehen wir die große Tragweite jeder Maßregel, die dazu beizutragen geeignet erscheint, daß der von der ärmeren Bevölkerung für die Miete einer entsprechenden Wohnung aufzuwendende Betrag nach Möglichkeit ermäßigt und damit ein umso größerer Teil des Einkommens für die Befriedigung der übrigen Bedürfnisse des Lebens frei gemacht werde. Da den Stadtverwaltungen zur Erreichung dieses Zieles eine große Anzahl wirksamer Mittel zu Gebote stehen kann, wenn sie die Stadterweiterung in richtiger Erkenntnis und Würdigung der sozialen und wirtschaftlichen Lage der vorhandenen und zu erwartenden Bevölkerung planen und ausführen, so geht hieraus für den Verfasser eines Stadterweiterungsentwurfes von neuem die Notwendigkeit hervor, sich gleichzeitig mit den Verhältnissen inbezug auf die Zusammensetzung der Bevölkerung auch mit all den Maßnahmen vertraut zu machen, die eine dem Bedarf entsprechende, ausgedehnte Tätigkeit auf dem Gebiete der Herstellung billiger Wohnungen zu fördern imstande sind, um diesen schon bei Aufstellung des Entwurfs in jeder Weise Rechnung tragen zu können.

IV. Die Wohnungsfrage in ihrem Verhältnis zur wirtschaftlichen Lage der Bevölkerung.

Zu den Vorarbeiten, die vor Aufstellung des Erweiterungsplanes einer Stadt erledigt werden müssen, gehört, wie wir bereits zu erwähnen Gelegenheit hatten, auch die Untersuchung der Art und Weise, in welcher die vorhandene Bevölkerung innerhalb des bereits bebauten Stadtgebiets untergebracht ist. Daß die Verhältnisse in dieser Beziehung in der großen Mehrzahl sowohl der großen als auch der kleinen Städte namentlich mitbezug auf die Unterbringung der ärmeren Bevölkerungskreise keineswegs als zufriedenstellend betrachtet werden können, ist bei den Lesern dieser Zeitschrift als ebenso bekannt anzunehmen, wie die schlimmen Folgen, die aus diesem Umstande hervorgehen. Umso notwendiger ist es, bei Aufstellung des Stadterweiterungsplanes die Anpassung der Wohnungsverhältnisse an die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Bevölkerung wenigstens im Erweiterungsgebiet in weitgehendem Maße zu berücksichtigen und gleichzeitig auch die Beseitigung der Mißstände im alten Stadtgebiete nach Möglichkeit anzustreben.

Wie groß das Mißverhältnis zwischen der Höhe der Mietpreise und derjenigen der kleineren Einkommen werden kann, dafür liefert manche moderne Großstadt traurige Beispiele. In Berlin betrug in den letzten Jahren der mittlere Preis der kleinsten Wohnungen 300 M., mithin ein Drittel eines Einkommens von 900 M. Dabei wurden 4000 Wohnungen gezählt, die nur aus einer Küche bestanden. Die Folge dieses Mißverhältnisses ist naturgemäß die Überfüllung einer großen Anzahl kleiner Wohnungen. Es wurden 27 000 Wohnungen gezählt, die in zwei heizbaren Zimmern mehr als 11, in einem Zimmer mehr als 6 Personen beherbergten. 7 % aller Wohnungen, etwa 30 000, sind Kellerwohnungen. 6 % der Bevölkerung sind überhaupt nicht in der Lage, ein Zimmer zu mieten, sondern übernachten in Schlafstellen. Mehr als 4 000 Mädchen schlafen in einem Zimmer mit der Familie des Wirtes, mehr als 600 in einem Zimmer mit fremden Männern. Eine schwere gesundheitliche und moralische Schädigung ist die unmittelbare und unausbleibliche Folge solcher Wohnungszustände.

In anderen Großstädten sind die Verhältnisse nicht besser. In Budapest wurden 155 000 Wohnungen mit 295 000 Zimmern gezählt. 59 % der Wohnungen hatten nur ein Zimmer. In München wurde im Jahre 1903 probeweise die genaue Ermittlung der Wohnungsverhältnisse in einigen Straßenzügen vorgenommen. Die Aufnahme erstreckte sich auf 4774 Wohnungen. Von diesen wohnten in annähernd 10 % der Einzimmerwohnungen 4—7 Personen, in 5,5 % der Zweizimmerwohnungen 7—11, in 6,2 % der Dreizimmerwohnungen mehr als 8 Personen.

Wenn man den für eine Person erforderlichen Mindestluftgehalt mit 10 cbm in Rechnung stellt, so waren 3,9 % der untersuchten Zimmer überfüllt und in diesen überfüllten Zimmern wohnten 9,5 % der in Betracht zu ziehenden Bevölkerung.

In Stuttgart hat Dr. Rettich im Jahre 1898 die Zahl der leer stehenden Wohnungen in ihrem Verhältnisse zur wirtschaftlichen Zusammensetzung der Bevölkerung einer Untersuchung unterworfen. Das Ergebnis der Untersuchung zeigt die folgende Tabelle 5.

Zum Verständnisse der Tabelle sei bemerkt, daß die leeren Wohnungen so eingeteilt werden, wie sie den angegebenen Einkommenstufen etwa entsprechen. Der I. Klasse wurden die 1 Zimmer, der II. die 2, der III. die 3—4, der IV. die 5 und der V. die mehr als 5 Zimmer enthaltenden Wohnungen zugezählt. Die Zahl der leeren Wohnungen war zur Zeit der Aufnahme in Stuttgart schon im ganzen zu klein, um den Wohnungsuchenden eine entsprechende Auswahl zu sichern, da sie nur 0,68 % aller Wohnungen betrug gegen 1,51 % in Leipzig, 8,1 % in Breslau, 5,65 % in München und 3,43 % in Frankfurt a. M.

Tabelle 5.

Klasse	Höhe des Einkommens M.	Zahl der Personen ohne Angehörige	in %	Zahl der leeren Wohnungen	Zahl der leeren Wohnungen, die erforderlich gewesen wäre
I	500—1000	19 723	45,39	10	112
II	1000—2000	12 750	29,34	26	73
III	2000—3500	5 526	12,72	104	31
IV	3500—6000	2 821	6,49	90	16
V	mehr als 6000	2 636	6,06	17	15

Die letzten zwei Kolonnen der Tabelle 5 zeigen aber außerdem, daß sich der Mangel an leeren Wohnungen für die ärmere Bevölkerung in verstärktem Maße fühlbar machte. Während in der vorletzten Kolonne die wirklich gezählten leeren Wohnungen angegeben sind, enthält die letzte Kolonne die Zahl der leeren Wohnungen, die in den einzelnen Klassen hätte vorhanden sein müssen, wenn sie in richtigem Verhältnisse zu den einzelnen Einkommenstufen verteilt gewesen wären. Wir sehen hieraus, daß bei richtiger Verteilung 112 Ein- und 73 Zweizimmerwohnungen hätten leer stehen müssen, während in Wirklichkeit nur 10 bezw. 26 solcher Wohnungen zur Verfügung standen. Dementsprechend waren andererseits an größeren leeren Wohnungen mehr vorhanden, als der anteiligen Stärke der zugehörigen Einkommenstufen entsprochen hätte.

Auch in den mittleren und kleinen Städten sind die Verhältnisse inbezug auf die Unterbringung der ärmeren Volksschichten nur selten zufriedenstellend. Es sei in dieser Hinsicht auf eine Auszählung hingewiesen, die im Jahre 1903 in 60 mittelgroßen österreichischen Städten inbetreff der Größe und Dichte der Wohnungen vorgenommen wurde. Die Auszählung, die sich auf die Alpen-, Sudeten- und Karpathenländer erstreckte, ergab, daß die kleinen Wohnungen auch hier zum großen Teile überfüllt waren, in den Alpenländern weniger, in den Karpathenländern, also in Galizien und der Bukowina, am meisten. In den 60 in Betracht gezogenen Städten bestanden 62 % aller Wohnungen aus 1 oder 2 Zimmern, 24 % aus 3 oder 4 Zimmern und nur 14 % aus mehr als 4 Zimmern. Die Ergebnisse in bezug auf die Wohndichte sind in der folgenden Tabelle 6 zusammengestellt.

Tabelle 6.

Anzahl der Wohnungsbestandteile	Auf einen solchen Bestandteil entfielen Personen in den Alpenländern	Sudetenländern	Karpathenländern
1	2,74	3,65	4,16
2	1,85	2,18	2,53
3	1,46	1,59	1,86
4	1,21	1,30	1,52
5	1,02	1,07	1,23
6—10	0,85	0,90	1,95
mehr als 10	0,63	0,60	0,58

Während also in den Alpenländern auf die Einzimmerwohnung 2,74 Bewohner entfielen, wohnten in den östlichen Provinzen Österreichs im Mittel 4,16 Personen in einer solchen Wohnung. Wenn man bedenkt, daß die tatsächliche Wohndichte diese mittlere Zahl in vielen Fällen naturgemäß noch übersteigt, wird man zugestehen müssen, daß die ungünstigen Gesundheitsverhältnisse der Bevölkerung dieser Provinzen durch ihre mangelhafte Unterbringung zum großen Teile mit verschuldet sind und eine gründliche Besserung ohne gleichzeitige Umänderung des Wohnungswesens kaum zu erwarten sein dürfte.

Wenn im Vorhergehenden an einigen Beispielen gezeigt wurde, daß die Wohnungsverhältnisse namentlich in bezug auf Zahl, Größe und Mietpreis der kleinen Wohnungen der wirtschaftlichen Zusammensetzung der Bevölkerung nicht entsprechen, so läßt sich dasselbe auch hinsichtlich der Wohnungsform behaupten, auf deren zweckmäßige und bei gleichem Mietpreise möglichst vollkommene Gestaltung der Verfasser eines Stadtbauplanes ebenfalls einzuwirken in der Lage und auch verpflichtet ist, wenn er der Aufgabe, in seinem Wirkungskreise zur Hebung der allgemeinen Lebenshaltung der unteren Schichten der Bevölkerung beizutragen, gerecht werden will.

Die Entwicklung der letzten Jahrzehnte führte in einer großen Anzahl von Städten zum Massenmiethause als der gebräuchlichsten Form der Unterbringung namentlich der ärmeren Volksschichten. Die aus dem Mietkasernensystem den Bewohnern erwachsenden Nachteile sind bekannt genug, um an dieser Stelle nur kurz erwähnt zu werden. Ein abgeschlossenes Familienleben ist sehr erschwert. Abgesehen davon, daß oft mehrere Wohnungen nur einen gemeinschaftlichen Abort, Wasserhahn usw. besitzen, macht sich die nachbarliche Neugierde in solchen Häusern nur zu leicht unangenehm geltend. Ein innigeres Verhältnis zwischen Hausbesitzer und Mietern, das die sorgfältige Instandhaltung und Verschönerung des Gebäudes als gemeinsames Interesse erscheinen lassen könnte, kann noch schwerer aufkommen als bei anderen Mietwohnungen. Ein beträchtlicher Teil der Bewohner, der in seiner Wohnung von der Straße zurückgedrängt und lediglich auf einen oft nicht sehr erfreulichen Hof angewiesen ist, wird sich des Gefühls sozialer Zurücksetzung nur schwer erwehren können. Diese und noch manche andere Mißstände haben zur Folge, daß die Bewohner ihrer eigenen

Tabelle 7.

Stadt	Im Jahre 1900 waren unter 1000 bewohnten Grundstücken solche mit										Gesamtzahl der bewohnten Grundstücke
	1	2	3	4	5	6–10	11–15	16–20	21–30	mehr als 30	
	Wohnungen										
Altona	197	122	102	106	67	296	62	23	15	10	6 531
Berlin	31	26	25	31	31	151	173	142	202	188	25 224
Breslau	55	44	41	40	47	214	221	161	144	33	8 276
Charlottenburg	77	74	45	30	28	167	207	123	158	91	3 209
Cöln	287	162	147	135	85	156	22	3	2	1	24 010
Elberfeld	270	136	108	115	80	250	37	4	—	—	—
Essen	232	131	144	126	77	269	18	2	1	—	9 590
Frankfurt a. M.	145	108	149	205	128	218	35	8	3	1	—
Görlitz	86	69	81	86	88	337	177	60	14	2	2 968
Halle	129	107	117	122	85	311	97	25	6	1	6 164
Hamburg	305	93	61	52	45	215	90	44	54	41	20 974
Kiel	196	107	102	94	59	350	65	21	5	1	—
Lübeck	306	342	213	65	29	38	4	2	1	—	8 412
Magdeburg	111	90	79	76	60	286	159	71	55	13	—
München	128	77	71	71	56	286	162	83	54	12	14 088
Rixdorf	64	50	21	27	20	117	198	146	221	136	1 324
Schöneberg	46	30	21	24	16	123	192	166	239	143	1 329
Straßburg	253	167	142	126	92	178	29	8	4	1	8 562
Stuttgart	114	94	139	153	164	279	45	9	2	1	7 890

Tabelle 8.

Stadt	Im Jahre 1900 waren unter 1000 bewohnten Grundstücken solche mit											Auf ein Grundstück entfielen durchschnittlich Einwohner	Zahl der Einwohner
	1–5	6–10	11–20	21–30	31–40	41–50	51–75	76–100	101–150	151–200	mehr als 200		
	Einwohner												
Altona	124	193	245	151	111	75	61	17	14	7	2	25,6	160 727
Berlin	58		73	80	91	95	348		160	63	32	76,9	1 864 785
Breslau	37	62	103	124	117	111	222	128	77	12	7	52,8	417 282
Charlottenburg	146		104	90	91	87	320		115	32	15	59,6	184 000
Cöln	170	260	325	142	54	24	20		2	1	2	16,1	367 000
Danzig	83	193	317	178	84	53	55	21	12	2	2	25,4	139 530
Dresden	54	101	169	174	184	138	128	30	14	3	—	34,4	393 550
Elberfeld	158	221	275	163	92	52	36	2	1	—	—	18,7	155 900
Erfurt	130	223	313	174	94	41	21	4	—	—	—	18,8	84 570
Essen	112	199	304	206	111	44	19	4	1	—	—	19,4	183 749
Frankfurt a. M.	107	189	334	184	91	48	85	8	3	1	—	20,5	294 000
Görlitz	68	123	242	213	142	91	99	17	3	1	1	28,1	80 434
Halle	89	171	277	168	120	75	69	21	8	1	1	25,9	158 940
Hamburg	157	213	153	101	92	73	135		46	17	13	35,6	716 880
Kiel	92	178	243	165	145	92	63	14	6	—	2	25,8	111 620
Leipzig	55	90	168	176	166	137	149	42	15	1	1	35,3	462 676
Lübeck	269	395	271	48	10	4	2	1	—	—	—	10,1	83 525
München	92	122	175	143	129	96	199		37	4	3	36,6	503 000
Rixdorf	103		67	60	71	82	332		188	47	14	69,4	—
Schöneberg	81		66	63	87	94	379		160	47	9	72,4	—
Straßburg	174	261	304	148	58	24	19	5	3	1	3	18	152 834
Stuttgart	64	140	340	238	119	57	35	6	1	—	—	23,2	183 823

Wohnung oft fremd gegenüberstehen, und auf diese Weise der veredelnde Einfluß, den der Begriff des eigenen Heims auszuüben in der Lage ist, verloren geht.

All diese Übelstände verschwinden oder erscheinen doch wenigstens wesentlich gemildert, wo, wenn auch nicht jedes Haus, so doch mindestens jedes Stockwerk nur

von 1 oder 2 Familien bewohnt wird. Es wird daher die Aufgabe des Städtebauers sein, schon durch die Gestaltung des Stadtbauplanes die weitere Errichtung von Massenmiethäusern möglichst zu erschweren und die von Familienhäusern vorerwähnter Art nach Kräften zu fördern. Denn daß es sich bei der Entwicklung zum Massenmiethause keineswegs um eine naturnotwendige Folge der neueren städtischen Entwicklung überhaupt handelt, daß es vielmehr bei richtiger und zielbewußter Behandlung der baulichen Angelegenheiten, vor allem des Stadtbauplans und der Bauordnung, auch in den neueren Teilen einer modernen Großstadt wohl möglich ist, statt des Massenmiethauses den Typus des nur eine beschränkte Anzahl von Wohnungen enthaltenden Familienhauses auch für die Unterbringung der ärmeren Bevölkerung zum vorherrschenden zu machen, geht aus dem Beispiel vieler englischer, belgischer und auch deutscher Städte hervor.

In Tabelle 7 und 8 sind die sich auf die Bebauungsdichte beziehenden Daten einiger deutscher Städte zusammengestellt. Tabelle 7 zeigt die Dichte der bebauten Grundstücke nach Wohnungen, Tabelle 8 nach Einwohnern. Das Massenmiethaus ist, wie aus den Tabellen ersichtlich, am stärksten in Berlin und seinen Vororten verbreitet. Wenn wir hierunter ein Haus verstehen, in welchem mehr als 15 Wohnungen enthalten sind, so waren im Jahre 1900 in Berlin 53,2 %, in Charlottenburg 37,2 %, in Rixdorf 50,3 % und in Schöneberg 54,8 % aller bewohnten Grundstücke mit Massenmiethäusern bebaut. Die nächsthöchsten Ziffern zeigen Breslau mit 33,8 %, München mit 14,9, Magdeburg und Hamburg mit 13,9 %, die niedrigsten Lübeck und Essen mit 0,3, Elberfeld mit 0,4, Cöln mit 0,6, Stuttgart und Frankfurt mit 1,2 und Straßburg mit 1,3 %. Dementsprechend sind auch in Berlin und den nach seinem Vorbilde bebauten Nachbarorten verhältnismäßig die meisten Grundstücke mit einer zu großen Einwohnerzahl vorhanden. Die von mehr als 100 Personen bewohnten Grundstücke betrugen in Berlin 25,5 %, in Charlottenburg 16,2 %, in Rixdorf 24,9 % und in Schöneberg 21,6 % aller bewohnten Grundstücke. Wenn wir demgegenüber finden, daß in Lübeck und Erfurt so dicht bewohnte Grundstücke überhaupt nicht vorhanden waren, während in neun von den 20 übrigen Städten der Tabelle 8 ihre Zahl unter 1 % blieb, so sehen wir hierin, namentlich unter Berücksichtigung der in technischer Hinsicht infolge der ebenen Lage ungemein leichten Bebaubarkeit Berlins und seiner Vororte, eine Bestätigung des vorhin Gesagten, daß für die Entwickelung zur Mietkaserne eine innere Notwendigkeit kaum vorhanden sein könne.

Die Erforschung der in einer Stadt herrschenden Wohnungsverhältnisse, für die ein Erweiterungsplan entworfen werden soll, ist für den Städtebauer von weitgehendem Interesse, wenn auch für die Wohnviertel jeder Stadterweiterung ohne Ausnahme die das leibliche und geistige Wohl der Bevölkerung nach Möglichkeit am besten wahrende Form der Bebauung angestrebt werden sollte, unabhängig davon, ob auf dem alten Stadtgebiet das Massenmiethaus bereits verbreitet ist oder nicht. Die Untersuchung darf sich jedoch hierbei nicht bloß auf die Ermittlung der vorhandenen Wohnungsverhältnisse beschränken, sondern sie muß, um nutzbringend zu sein, auf die Ursachen ausgedehnt werden, die zu der vorhandenen Entwicklung geführt haben. Wenn man hierbei für Städte mit ungünstiger baulicher Entwicklung in manchen Fällen finden wird, daß die rein technischen Maßnahmen des Bebauungsplanes, wie Bemessung der Blocktiefen, Straßenbreiten usw., sowie die eine übermäßige Ausnutzung der Grundstücke nicht verhindernden Bestimmungen der Bauordnung wesentlich zu derjenigen Gestaltung der Verhältnisse mit beigetragen haben, die im Stadterweiterungsgebiet nach Möglichkeit vermieden werden sollen, so wird diese Erkenntnis die gegenüber den seither üblichen vorzuschlagenden veränderten Maßnahmen nicht nur leichter entwerfen, sondern gegenüber dem etwaigen Widerstand mancher interessierter Kreise auch leichter durchführen lassen.

V. Schlußbemerkungen.

Die in den vorstehenden Zeilen enthaltenen Angaben können und wollen keine erschöpfende Darstellung all der Fragen geben, die bei der Vorbereitung von Stadterweiterungsplänen in bezug auf die soziale und wirtschaftliche Lage der unterzubringenden Bevölkerung auftauchen können. So erstrecken sie sich z. B. nicht auf einen Umstand, der gerade für die Wohnungsfrage von großer Bedeutung ist, nämlich auf die wechselnde Stärke der einzelnen Familien in den zu den verschiedenen, namentlich aber zu den niedrigeren Einkommenstufen gehörigen Schichten der Bevölkerung, obschon es klar ist, daß auf Grund der Größe des Einkommens allein die Frage nach der Größe der Wohnung, die für die zugehörige Familie erforderlich ist, nicht beantwortet werden kann. Eine kinderreiche Familie wird auch bei gleich großem Einkommen eine größere Wohnung haben müssen, als eine kinderlose, wenn sie ein gleich inniges und gemütvolles Familienleben zu führen in der Lage sein soll. Es ist nach dem Ausgeführten eine offene Frage, inwieweit und auf welche Weise der Verfasser eines Stadtbauplanes diesem Umstande bei seinen auf die zweckmäßige Ausgestaltung der Wohnungsverhältnisse abzielenden Maßnahmen Rechnung tragen kann. Ebenso mußte, da es sich für uns nur um die Vorarbeiten zu Stadterweiterungsplänen handelte, von einer Besprechung all der Mittel abgesehen werden, die dem Städtebauer in rein technischer, rechtlicher, finanzpolitischer und verwaltungstechnischer Hinsicht teils bereits zu Gebote stehen, teils noch zur Verfügung gestellt werden müßten, um ihm bei Erreichung seines Zieles, der Schaffung befriedigender Verhältnisse in bezug auf die Unterbringung der Bevölkerung, mittelbar und unmittelbar behilflich zu sein. Hierüber ist ja in letzter Zeit wiederholt ausführlich berichtet worden.

Es handelte sich bei den vorstehenden Ausführungen lediglich darum, darauf hinzuweisen, daß die behandelten sozialen und wirtschaftlichen Vorarbeiten nicht zu entbehren sein werden, wenn man bei Aufstellung eines Stadterweiterungsentwurfes das zu befriedigende Bedürfnis an Wohn- und Arbeitsstätten nach Zahl, Form, Größe und Preislage richtig zu beurteilen in der Lage sein will. Natürlich werden diese Vorarbeiten im Einzelfalle eingehender und ausführlicher erfolgen können, als dies im Vorstehenden für die angeführten Städte auf Grund des allgemein zugänglichen Materials durchzuführen war. Erst die wiederholte gründliche Durcharbeitung des fraglichen Gebietes in einzelnen Fällen der Praxis, welche für die Zukunft durch diese Zeilen mit angeregt werden sollte, wird alle Lücken aufdecken, die in dem zur Verfügung stehenden

statistischen Material mit Rücksicht auf die Vorbereitung von Stadtbauplänen noch vorhanden sein dürften, und es könnte aus dem Zusammenarbeiten der Städtebauer mit den Statistikern vielleicht mancher wertvolle Fingerzeig dafür gewonnen werden, in welcher Weise bei den nächsten Volks- und Berufszählungen auch den Bedürfnissen des Städtebauers am besten Rechnung getragen werden könnte.

Gleichzeitig sollte die vorliegende Arbeit zeigen, wie groß selbst in den reichsten Städten der Prozentsatz der wirtschaftlich schwachen Bevölkerungsschichten ist, die einer erhöhten Fürsorge in jeder Richtung, mithin auch hinsichtlich der Wohnungsfürsorge, bedürfen. Es liegt nicht in der Macht der städtischen Verwaltungen, und noch weniger in der des Verfassers eines Stadterweiterungsentwurfs, auf die Gestaltung der von der allgemeinen wirtschaftlichen Lage abhängigen Erwerbsverhältnisse durchgreifenden Einfluß auszuüben. Wohl aber sind diese Faktoren in der Lage darauf einzuwirken, daß der für die Wohnungsmiete aufzuwendende Anteil des Einkommens namentlich der ärmeren Familien ein möglichst geringer werde, und daß die der Bevölkerung zur Verfügung stehenden Wohnungen trotzdem zur Gesundheit und Erholung von Körper, Geist und Gemüt und dadurch mittelbar auch zur Hebung der Erwerbsfähigkeit nach Möglichkeit beitragen. Es kann daher nicht als nutzlose Arbeit bezeichnet werden, wenn auf die so notwendige und, wie ja nicht bestritten werden soll, an manchen Orten ohnedies schon sehr rege Betätigung des „sozialen Gewissens“ aller maßgebenden Kreise in dieser Hinsicht auch von technischer Seite immer wieder von neuem hingewiesen wird, zumal ein großer Teil der Verantwortung für den sozialen und wirtschaftlichen Fortschritt wie auf allen Gebieten, so auch auf diesem von den Technikern übernommen und getragen werden muß.

CHRONIK 1905

HANNS ANKER

ZUM SCHUTZE DER DENKMÄLER IN STÄDTEN soll nunmehr ein Gesetzentwurf fertiggestellt sein, der dem Landtage im Herbst zugehen wird. Das neue Gesetz wird den Städten die Möglichkeit geben, in Form eines Ortsstatuts bestimmte Vorschriften über die Erhaltung der Denkmäler zu erlassen. Die Selbständigkeit der Kommunen bleibt damit gewahrt. Um jedoch auch zu weitgehenden Eingriffen in das Privatrecht vorzubeugen, sieht das Gesetz drei Instanzen vor, eine Kommission der städtischen Körperschaft, die Provinzialverwaltung und die Provinzialverbände zum Schutze heimatlicher Denkmäler.

Der „VERKEHRSVEREIN FÜR BARMEN UND DAS BERGISCHE LAND“ hat eine Eingabe an die Stadtverwaltung gerichtet mit der Bitte, auf eine künstlerische Beeinflussung des Baustils in Barmen hinzuwirken. Er empfiehlt zu diesem Zweck ein Preisausschreiben an alle deutschen Architekten (etwa im Betrage von 20 000 Mark) zur Lieferung von Bauplänen zu Wohnungen, Warenhäusern, Läden, Fabriken usw. in dem Stile des Barock oder im Bergischen Stil. Die als brauchbar angenommenen Pläne sollen öffentlich ausgestellt werden, um die Baulust anzuregen und im Sinne der Vereinsbestrebungen zu beeinflussen, dann aber zu mäßigen Preisen an Bauunternehmer abgegeben werden. Die Begründung weist darauf hin, daß Bauten auch einen weiteren Zweck zu erfüllen haben, als lediglich praktischen Bedürfnissen zu dienen, daß sie sowohl erzieherisch auf den Geschmack der Einwohner, insbesondere der Jugend, als auch unmittelbar auf kunstgewerblichem Gebiet durch die damit verknüpften Aufträge wirken sollen. Es wird ferner gezeigt, daß der Erfolg nicht ausbleibt, sobald die Stadtverwaltungen für die nötigen Vorbilder sorgen, wobei an Bremen, Hildesheim, Nürnberg, Braunschweig erinnert wird. „ In Barmen hat sich in gleicher erfreulicher Weise der Baustil in neuer Zeit den schönen Formen des Barock wieder zugewandt, wie solche in vergangener Zeit mit so großem Erfolg gerade in unserer Gegend angewandt wurden. Der Name „Bergischer Stil“ ist ein durchaus berechtigter, und es wäre zu wünschen, wenn er in der Folge in noch viel stärkerem Maße zum Programm gemacht würde. Was sich aus diesem Stil in modernisierter Form machen läßt, haben auswärtige Künstler überraschend bewiesen. Da ist es nun eine Ehrenpflicht derjenigen Stadt, welche diese Bauform am längsten bewahrt hat, diese auch fernerhin zu bewahren und nicht untergehen zu lassen. Moderne Städte bieten zu häufig den Anblick des Fabrikmäßigen in den Bauten, es fehlt jeder Charakter. Städte mit eigenen charakteristischen Formen in ihren Bauten und Straßen haben stets die Aufmerksamkeit auf sich gezogen. In ihnen ist die „Kunst auf der Straße“ in innigster Beziehung mit dem Volke. Es ist selbstverständlich, daß eine solche volkstümliche Kunst nachhaltiger wirkt, als das beste Kunstgewerbe-Museum.“

IDEENWETTBEWERB UM ENTWÜRFE FÜR DIE UMGESTALTUNG DER KURANLAGEN IN WIESBADEN und zwar der Parkanlagen südlich und östlich des neuen Kurhauses bis zum sogenannten Chaisenwege unter tunlichster Schonung des Baumbestandes. Der Konzertplatz auf der Ostseite des Kurhauses ist durch teilweise Zuschüttung des Weihers um 15 m erweitert worden. Auf diesem Platze sollen 2 Musikbühnen errichtet werden. Eine Erweiterung des Weihers nach Osten ist freigestellt. Etwaiger Ab- und Auftrag sollen sich möglichst decken. Auf Wasserversorgungs-, Entwässerungs- uud Beleuchtungsanlagen ist Rücksicht zu nehmen. Der nördliche Teil des Platzes am Kurhause und am Weiher gegen die Sonnenberger Straße zu soll durch gedeckte Hallen geschlossen werden. Frist bis zum 6. Dezember. Drei Preise von 1200, 1000 und 750 Mark. Außerdem behält sich der Magistrat vor, weitere Entwürfe zum Preise von je 300 Mark anzukaufen. Preisrichter: Oberbürgermeister von Wiesbaden oder sein gesetzlicher Stellvertreter, Gartenbaudirektor Siebert in Frankfurt a. M., Schröder in Mainz, Enke in Cöln und Ries in Karlsruhe, sowie der Beigeordnete Körner, Stadtbaurat Frobenius und Kurdirektor von Elmeyer in Wiesbaden.

Regierungsbaumeister LUDWIG HERCHER in Münster i. W. hat am 24. Juli an der Großherzoglich Technischen Hochschule zu Darmstadt unter Einreichung seiner Arbeit „Großstadterweiterungen“ die Doktorprüfung mit dem Prädikate „Gut“ bestanden.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

2. Jahrgang 1905 12. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH. BERLIN. WIEN

DAS BURGTOR UND SEINE UMGEBUNG IN LÜBECK, IN FRÜHERER UND GEGENWÄRTIGER GESTALT.

Von J. BALTZER, Lübeck.

Überall, wo in unsern alten malerischen Städten die neuere Bebauung, die ihren Grund in den Bedürfnissen der Gegenwart hat, älteren Gebäuden, deren Lebens- und Daseinsbedingungen der Vergangenheit angehören, naherückt und wohl gar ihren Bestand gefährdet, ergibt sich ein Widerstreit, der einer glücklichen Lösung die größten Schwierigkeiten in den Weg legt.

Ein Beispiel dafür ist das Lübecker Burgtor mit seiner näheren Umgebung, eine Stätte, wie keine zweite in der alten Hansestadt von Sagen und geschichtlichen Erinnerungen umwoben, in seiner äußeren Erscheinung eines der malerischsten Architekturbilder, die wir in Norddeutschland besitzen, siehe Textbild 1. Jeder, der Lübeck besucht hat, kennt auch das Bild, das der hochaufstrebende reichgegliederte Torturm mit seiner schöngezeichneten Renaissancehaube und den kleinen malerischen Nachbarhäusern als Abschluß der Großen Burgstraße bildet.

Dieses Tor, das schon vor unserer Zeit die mannichfachsten Veränderungen erfahren hat, ist nur der Rest einer größeren Anlage, eines dreifachen Torbaues, von dem der bestehende Turm der stadtseitige Abschluß war, wie dies auf dem großen Holzschnitte mit der Ansicht der Stadt Lübeck aus dem Jahre 1555 zu sehen ist.

Als die Außentore gefallen waren und als auch die nachträglich vorgelagerte Erdbastion ihre Bedeutung für die Befestigung verloren hatte, veränderte sich das Bild des Äußeren nicht in günstigem Sinne; doch zwei kleine Vorbauten, die der Torwache dienten, im Verein mit wunderbarem Baumbestand in dem Garten der alten Brauerwasserkunst, welcher der östlich sich an das Tor anschließenden Stadtmauer vorgelagert war, schufen mit dem Torturme wieder ein neues malerisches Bild, das wir aus verschiedenen Zeichnungen und Photographien des vorigen Jahrhunderts kennen und dem gegenwärtigen Zustande vorziehen.

Weitere Änderungen hat das Bild des Tores in den letzten Jahrzehnten erfahren. Stadtseitig wurde zunächst auf der Stelle des alten Burgklosters unter Benutzung einzelner seiner Teile ein Gerichtsgebäude erbaut, in seinen Formen an ältere Lübecker Bauten anschließend, aber in seiner Baumasse für den Blick von der Burgstraße her so beherrschend, daß die Bedeutung des Tores unter dieser Nachbarschaft leidet.

An Stelle des kleinen Wachtgebäudes wurden außen an das Tor drei Wohnhäuser angebaut, die mit ihren flachen Dächern und ihrer nüchternen Architektur das früher schöne Bild wesentlich beeinträchtigen.

Hier ist allerdings in Zukunft ein Wandel zum Besseren zu erhoffen, da der Staat diese Häuser angekauft hat mit der ausgesprochenen Bestimmung, sie seiner Zeit nieder-

Abb. 1.

zulegen. Die größte Änderung aber für das Tor und zwar in seinem Vorlande hat der Bau des Elbetravekanals gebracht, bei dem der Damm, der hier Trave und Innenwakenitz schied, für die Kanalmündung durchstochen, und vor dem Tore eine große feste Brücke, und neben dieser eine mehrfach geteilte Hubbrücke hergestellt wurde. Es wäre dies eine Gelegenheit gewesen, um aus den alten Tor- und Mauerbauten in Verbindung mit den Brücken eine Neuanlage zu schaffen, die ihres gleichen suchen konnte. Die Gelegenheit ist verpaßt, die eiserne Bogenbrücke über die Kanalmündung und die danebenliegenden Hubbrücken mit ihren unruhigen Umrißlinien, ihrem dünnen Maschenwerke der Eisenträger und dem wenig glücklichen Turme für die maschinelle Anlage haben das Bild nicht verbessert, sondern zeigen nur, wie schwer es ist, für unsere modernen Bauten des Ingenieurs eine monumentale Lösung zu finden.

Mit dem Bau des Kanals sind dann auch die Gebiete östlich des Tores, die früher an der Innenwakenitz und der am wenigsten verkehrsreichen Seite der Stadt lagen, dem Verkehr erschlossen worden. Der hier angelegte Kanalhafen mit seinen breiten Uferstraßen hat die Verhältnisse geändert und fängt an, seinen Einfluß auf die Bautätigkeit zu üben. Das zunächst der Stadtmauer gelegene Grundstück eines früheren Sommertheaters sollte der Bebauung zuerst erschlossen werden, und der Staat, der hier das Interesse verfolgte, vom Kanalhafen her eine bequeme Fahrstraße nach dem hochgelegenen Burgtore heraufzuführen, bot durch Geländeaustausch die Hand zur Ausführung dieses Planes. (Vergl. den Lageplan auf Doppeltafel 89/90.)

In dem mit den Besitzern abgeschlossenen Vertrage wurden gewisse Bedingungen inbetreff der schönen Ausbildung der für das Bild des Äußeren und die Erhaltung der Stadtmauer wichtigen Bauten festgesetzt. Die neue Straße selbst, die einen Durchbruch der Stadtmauer bedingte, wurde durch den Brauerpark zur Höhe des Tores hinaufgeführt und der Brauerpark selbst zu einer kleinen gärtnerischen Anlage umgestaltet.

Die Entwicklung der Bebauung auf dem Gebiete, von welchem Textbild 2 eine Darstellung gibt, ließ aber bald die Befürchtung gerechtfertigt erscheinen, daß die Bedingung des genannten Vertrages nicht volle Gewähr für eine glückliche Lösung der Gestaltung der Bauten geben würde. Es ist deshalb von der Gesellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Tätigkeit mit Unterstützung des Staates und der Besitzer des Baugeländes ein Wettbewerb ausgeschrieben worden, der wegen seiner örtlichen Eigenart auf Lübecker Architekten beschränkt war.

Der Wettbewerb, zu dem 14 Entwürfe eingingen, ist Anfangs Mai durch den Spruch des Preisgerichts entschieden worden, wonach der erste Preis dem Landbauinspektor E. Blunck in Nicolassee bei Berlin, zwei gleiche weitere Preise den Architekten Glogner & Vermehren in Lübeck und dem Reg.-Bauführer Eggeling in Charlottenburg verliehen wurden.

Die Schwierigkeit der architektonischen Lösung war eine doppelte. Es galt einmal für das Gebäude, das sich unmittelbar an die Stadtmauer anlehnen soll (Restauration mit Wohnhaus) für die ein ausführliches Bauprogramm gegeben war, eine glückliche Gruppierung zu finden und sodann den Häusern an der Kanalstraße eine solche Gestaltung zu geben, daß dieser Baublock, in dem nach der Bauordnung der Bau von vierstöckigen Häusern gestattet ist, dem Gesamtbilde nicht zu sehr Eintrag tut.

Grade in letzterer Forderung lag der Schwerpunkt der Aufgabe und man kann nach dem Ergebnisse des Wettbewerbes zweifelhaft sein, ob eine ganz einwandfreie Lösung unter den vorliegenden Vorbedingungen überhaupt möglich war. Eine Gliederung dieser großen Baumasse neben der alten Stadtmauer, die in ihrer Höhe unverändert bleiben soll, so daß der Eindruck nicht geschädigt wird, ist sehr schwer, vielleicht kaum möglich, und es sind daran die meisten Teilnehmer am Wettbewerbe gescheitert. Auch in einem der preisgekrönten Entwürfe liegt ein für die Ausführung allseitig reifer Plan kaum vor. (Abb. a und b.)

Der Bluncksche Entwurf zeichnet sich durch eine vorzügliche Grundrißlösung des Hauses am Turm aus. Der Aufbau, der sich in seinen Formen an Lübecker Ziegelbauten der Barockzeit anschließt, ist malerisch gestaltet, und mit dem Eckturme der Stadtmauer so gut zusammen gearbeitet, daß eine gute Gruppe gebildet wird, in der man doch eine bestimmte Scheidung der alten und neuen Bauteile erkennen läßt. Gerade der letzte Umstand ist von dem Preisgericht in der Beurteilung des Entwurfes besonders lobend hervorgehoben. Es ist dies dadurch erreicht, daß in den Turm, der nach dem Programme vollständig in den Bau einbezogen werden konnte, nur Nebenräume eingebaut sind, so daß seine Mauer durch schlitzförmige Öffnungen durchbrochen den alten Charakter bewahrt, und daß über dem alten Turmstumpfe, der durch einen etwas eingezogenen Ring abgeglichen ist, das Dach des anstoßenden Neubaues übergreift, ihn dadurch in die ganze Gruppe auf glückliche Weise einbeziehend. Sehr gut ist ferner die Bedeutung der Stadtmauer dadurch gewahrt, daß das obere Geschoß des Hauses nur als ausgebautes Dachgeschoß ausgebildet ist. Auch die Gestaltung des

Abb. 2.

Restaurationsgartens, dessen Terrasse ebenso wie in verschiedenen anderen Entwürfen am Ende mit einem zierlichen Pavillon abgeschlossen ist, der in gewisser Weise ein Ausklingen der Stadtmauer bedeutet, ist als sehr gelungen zu bezeichnen.

Nicht das gleiche kann man von der Lösung der Fassaden an der Kanalstraße sagen. Der Entwurf zeigt hier, daß mit einer gleichmäßigen Teilung der Häuserfront nichts zu erreichen ist. Nur eine großzügige Gliederung, bei der die Einzelheiten mehr zurücktreten und durch die horizontale Teilung möglichst eine scheinbare Verminderung der Häuserhöhen erreicht wird, kann hier zum Ziele führen.

Soweit dies unter den gegebenen Verhältnissen möglich war, ist es in dem Eggelingschen Entwurf (Abb. c.) erreicht worden, der im Anschluß an Lübecker Barockformen mit den verhältnismäßig einfachsten Mitteln, aber in allen Einzelheiten wohlüberlegt, ein gutes Bild geschaffen hat. Die in der Höhe springende horizontale Gliederung und das Herausheben einzelner Giebelhäuser sind die Hauptmittel gewesen, die den ungefügen Baublock gegliedert haben.

Auch hier kann man noch zweifelhaft sein, ob nicht die ganze Baumasse neben der Stadtmauer zu gewaltig und erdrückend wirken wird, und man möchte vielleicht eine Gliederung wünschen, wie sie in einem der nicht mit einem Preise ausgezeichneten Entwürfe (Abb. d.) versucht ist, bei dem durch Anordnung eines offenen Hofes in dem Nachbargrundstücke neben dem Restaurationsgebäude, dieses im Aufbau durch einen kräftigen Einschnitt von den Wohnhausbauten an der Kanalstraße getrennt wird.

Es ist die Masse der ungegliederten, glatten Front des Baublocks an der Kanalstraße neben den malerischen alten Mauerresten, welche kaum zu meistern war. Wäre es möglich gewesen, den Wettbewerb früher auszuschreiben, und auch die Gesamtbebauung des Blockes in die Aufgabe mit einzubegreifen, so hätte man vielleicht ein günstigeres Ergebnis erwarten können, bei dem schließlich auch die Ausnutzungsmöglichkeit der Grundstücke, worauf natürlich von den Eigentümern der größte Wert gelegt wurde, zu ihrem Rechte hätte kommen können.

Für die Ausführung ist der Blunckschen Entwurf der Anschlußbauten an die Stadtmauer und der Eggelingsche Entwurf für die Fassaden der Häuser an der Kanalstraße gewählt worden. Den Verfassern soll die weitere Bearbeitung ihrer Entwürfe übertragen werden.

NACHTRÄGLICHES VON DER GARTENBAU-AUSSTELLUNG IN DARMSTADT.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Anders wie sonst und wie namentlich auch die Düsseldorfer des Jahres 1904 stellte sich im verflossenen Sommer die allgemeine Gartenbau-Ausstellung in Darmstadt dar. Schon die prächtigen Baumalleen des Großherzoglichen Orangeriegartens (zu Bessungen, einem mit Darmstadt jetzt verwachsenen Vororte) boten einen außergewöhnlichen Rahmen und die mit Kübelorangen eingefaßten Wege des Gartenparterres, das hinten eine Terrasse gleich einer Bühnenrampe abschließt, den einheitlichen Grundplan für die Darbietungen der einzelnen Aussteller. Die einstige, durch einen Brand zerstörte Symmetrie der im französischen Gartenstile geschaffenen Anlagen war einigermaßen durch die Gruppe der schönen Henkelschen Sonderausstellungen als Gegenstück zu dem einen noch verbliebenen Orangeriegebäude

wiederhergestellt. Diese Regelmäßigkeit im Grundriß und Aufbau mußte naturgemäß Form und Farbe der Ausstellung beeinflussen und kam somit der wieder aufgelebten Idee des architektonischen Gartens von selbst entgegen. Schlängellinien und Bretzelwege waren verbannt.

Der Behrenssche Garten (siehe Tafel 8 des Jahrgangs) in Düsseldorf hatte zahlreiche Nachfolger in den Hausgärten verschiedenster Art gefunden und wenn darin auch oft der Motive zuviel und vielerlei gehäuft, praktischer Brauchbarkeit und billiger Unterhaltung zu wenig Rechnung getragen war, so boten sie doch eine Sammlung heiter wie nachdenklich stimmender Gartenbilder, die der ganzen Ausstellung das Gepräge gegeben haben. Den Garten als Wohnung im Freien, als luftiges Raumgebilde zu gestalten, hatten Architekten, Maler und Gärtner zusammengewirkt. Die Lehren von Lichtwark, Muthesius u. a. sind also nicht nutzlos verhallt und wenn sie in Zukunft nur das Eine bewirken sollten, daß sich Schöpfer von Garten und Haus immer mehr zu gemeinsamer Arbeit zusammenfinden, so wäre schon viel gewonnen. Im übrigen ist damit noch nicht das letzte Wort gesprochen über den auch in der diesjährigen Hauptversammlung des Vereins deutscher Gartenkünstler weiter verfolgten Streit, ob der Hausgarten architektonisch oder landschaftlich zu behandeln sei. Bei geschlossener Häuserreihe, auf der Ebene, in engem Raume wird sicherlich die regelmäßigere Geschlossenheit siegen, bei offener Bauweise, an der Berglehne, auf weiter Fläche sich aber auch die malerische Bewegung behaupten. Es verhält sich damit fast ebenso, wie mit den geraden und krummen Straßen des sich den örtlichen Verhältnissen anpassenden Bebauungsplanes. Nur romantische Naturnachahmung und spielerische Teppichgärtnerei haben wohl auf keiner Seite Freunde mehr. Wichtig ist dies besonders auch für das städtische Gartenwesen und damit für den Städtebau.

Als Schmuckstück der Ausstellung prangten auf der großen Gartenterrasse in verbundener Gruppe Olbrichs versenkte Farbengärten, von denen zunächst nur die sie nach vorn verdeckenden Umwallungen und Erdterrassen des offenen grünen Gartens zu erblicken waren, wenn man von unten herkam — mit einer vor dem roten Garten angeordneten Sitznische, die die Hauptaxe des Orangeriegartens abschloß. Dem liebenswürdigen Entgegenkommen ihres Schöpfers ist die Wiedergabe einiger, auf Tafel 91 und 92 dargestellter Abbildungen zu verdanken, die seiner demnächst erscheinenden größeren Veröffentlichung dieser Anlage entnommen sind. (Olbrich, Neue Gärten. Verlag von Ernst Wasmuth A. G., Berlin). Ovale Fenster in den die drei Gärten miteinander verbindenden Lauben gewährten von der Terrasse aus überraschende Einblicke und von den rückwärts gelegenen Eingängen führten mehrere Stufen in die Abgeschiedenheit der Gartenräume, deren Boden einfarbig blühende Teppiche deckten und deren Wandungen teils berankte Futtermauern (gegen die vorderen Erdwälle und Plattformen, von denen aus ein prächtiger Überblick zu genießen war) bildeten, teils von fensterartigen Öffnungen, von Pfeilerstellungen, von Säulchenbrüstungen durchbrochen waren. Die Ausstattung bestand aus Teehäuschen und Lauben, Sitzbänken und Bildwerken, Wasserbecken usw., im ganzen mehr zum Anschauen, als zum Verweilen einladend. Der plötzliche Einblick von oben her, der geheimnisvoll schimmernde Durchbruch der Umfassungen, die Farbenpracht in der Tiefe ließen in einem solchen Garten ein Prunkstück entstehen, das verborgen in einer landschaftlichen Umgebung, in einem weitgedehnten Parke den Wanderer als Mittelpunkt und Endziel anlockt und darum sei die Idee allen städtischen Parkverwaltungen auf das wärmste empfohlen.

Gegenüber diesen Leistungen fiel die Ausstellung von Gartenplänen im Orangeriegebäude stark ab — sie ist auch weit hinter der Düsseldorfer Planausstellung zurückgeblieben. Doch seien die Arbeiten eines Poeten unter den Gartenkünstlern, Friedrich Bauer in Magdeburg, auch hier wieder besonders herausgehoben. In der Laube der Bürgergärtchen von Hans Dietrich Leipheimer ist mir auch ein Vogelschaubild des Luftkurorts Hochwaldhausen von Ludwig Hofmann aufgefallen. Der Katalog der Ausstellung war musterhaft.

STÄDTISCHE WOHLFAHRT AUF DER WELT-AUSSTELLUNG IN LÜTTICH.

Von Dr. HANS SCHMIDKUNZ, Berlin-Halensee.

In den Wettbewerb um die Weltausstellungen ist nun auch eine Stadt eingetreten, von der man diesen Stolz nicht sobald erwartet hätte. Daß die belgische Stadt Liège eine interessante Lage in einem Flußtal unterhalb mächtiger Anhöhen besitzt, und daß sie über eine mehr als tausendjährige Geschichte verfügt, würde wohl noch immer nicht genug sein. Dazu kommt aber der Umstand, daß sie der Hauptsitz eines sehr lebhaften romanischen Stammes ist, der in der Weltindustrie und im Weltverkehr einen der allerersten Plätze mit Recht beansprucht: der Wallonen. Die Gegend hat einige Analogie mit unserem deutschen Gebiete der rheinischen Industrie und Kirchengeschichte. Wie hier, so gruppieren sich dort um uralte Bischofssitze gewaltige moderne Anlagen in Kohlenbau, Metallindustrie, und was nur immer noch dazu gehört; gar nicht zu sprechen von dem altüberlieferten Textilgewerbe Belgiens.

Schon geringe Einblicke in das belgische Land zeigen eine eifrige und vielgestaltige Tätigkeit zugunsten der öffentlichen Wohlfahrt, zumal für die in der Industrie Beschäftigten. Auf diese Weise soll der unvermeidliche Fluch des großindustriellen Arbeitens durch Segen aus der Mitte dieser Welt selber heraus überwunden werden. Ob nun so die Industrie wirklich an Stelle des Krummstabes in dem Sinne getreten ist, daß auch unter ihr ebensogut wohnen sei, wie unter jenem, läßt sich daraus noch nicht endgültig folgern. Noch schärfer zeigen sich diese Verhältnisse in dem städtischen Aufbau Lüttichs. Ähnlich wie Aachen sieht es um seinen alten gothischen Kern mit den

herrlichen Kirchen, mit den in vernünftiger Weise bald etwas weiteren und bald etwas engeren Straßen, sowie mit seinen wirklich als ruhevolle Unterbrechung wirkenden Plätzen, die zum Teil eine zusammenhängende Reihe bilden, immer enger und enger den industriellen Stadtring sich schließen. Das sind allerdings nicht die mitteleuropäischen Mietkasernen, die als würfelförmige Kästen so und so viele Stockwerke und Rückgebäude enthalten; das sind vielmehr meist nur mäßig hohe Häuser, die einen Übergang von unseren Unterkunftsstätten für zahlreiche Menschen zu dem englischen Einfamilienhause bilden. Innerhalb dieses, allerdings den größten Teil der Stadt einnehmenden Bauringes fehlen dann natürlich nicht die ganz typischen großen öffentlichen Gebäude und die ihnen gleichstrebenden Privatbauten.

Gegen das Steinmeer der Wohnhausmassen ist die Stadt allerdings auf der einen Seite durch ihre Anhöhen und auf der anderen Seite durch die Gewässer geschützt, obschon die massigeren Wohnviertel sich bereits weit über diese Wasserlinien hinaus erstrecken. Die jetzige Stadt wird durchflossen — oder die ältere Stadt wird auf der einen Seite begrenzt durch den breiten Flußlauf der Maas (Meuse). In diese mündet, eine kurze Strecke vor der Berührung des alten Stadtkernes durch die Maas, die Ourthe. Genau an dieser Stelle zweigt aber ein künstlicher Wasserlauf, die sogenannte „Dérivation", ab und führt ganz nahe dem Laufe der Maas weiter bis ungefähr zum Ende der Stadt, wo sie die Maas erreicht. Da diese inzwischen einen kleinen Bogen gemacht hat, so bedeutet jener künstliche Flußlauf eine kleine Verkürzung für den Verkehr von der Ourthe zu den unteren Teilen der Maas. Ein älteres Bett der Ourthe, die „Rivière", mündet etwas unterhalb der vorerwähnten Hauptmündung in die „Dérivation", während diese Hauptmündung den geregelten Hauptlauf aufnimmt. So ergibt sich ein eigentümliches System von Wasserläufen, Inseln, Halbinseln und Landzungen, natürlich mit einer Reihe von Brücken. Am wichtigsten wird dabei die von der Maas und der „Dérivation" gebildete sehr spitze Landzunge, welche zwei öffentliche Gärten einschließt, den Jardin d'acclimatation und den Parc de la Boverie.

Diese Gegend, samt noch weiteren Stücken Landes, ist nun Ausstellungsplatz geworden, wobei das Hauptgebäude an jenem stumpfen Winkel liegt, mit welchem die Ourthe in die „Dérivation" übergeht. Kaum eine bessere Gelegenheit, das Schönste an Augenblicksarchitektur und an Dekoration zu leisten! Daß nun innerhalb der vielen Mühe, die man sich dort gegeben, und innerhalb der nicht wenigen Erfolge, die man dabei erreicht hat, für besondere Bauinteressen sowie für das Problem öffentlicher Dekoration nichts eigentlich Neues abfällt, ist bedauerlich, wird aber immerhin durch den günstigen Natureindruck, den selbst die Ausstellungsbauten nicht zerstören können, einigermaßen überwunden. Die Klage darüber, daß mit der Baukunst der Ausstellungsgebäude nichts neues erreicht ist, und daß nur wiederum die bekannte Übertragung wuchtiger Palastformen auf derlei andersartige Dinge zustande gekommen ist, sei lediglich kurz verzeichnet; wahrscheinlich würde ein näheres Eingehen darauf auch für die nächstkommende Weltausstellung nichts helfen.

Wie in diesen Dingen, so finden wir dort auch in anderen Dingen nicht die Belehrung, welche wir gerade von unseren stadtbaulichen Interessen heraus erhoffen dürfen. Wir denken an die Bedeutung von Ch. Buls für den Brüsseler Stadtbau und für die Ästhetik des Städtebaues überhaupt, finden aber auch in der Stadt selber trotz ihrer vielen Boulevards und Avenuen und trotz einer ersichtlichen Mühe, welche sich die Stadt mit ihrem Bauwesen gibt, keinen Beitrag etwa zur Frage der Ausgestaltung von Avenuen. Beträchtlicher ist die Ausbeute an architektonischen Einzelheiten. Nicht daß wir den alten Bauten hier nochmal ein Loblied singen wollten. Aber auch im neuesten Bauwesen ist manches interessant: beispielsweise der Typus des Kleinhauses, mäßig hoch und ziemlich schmal, mit freier moderner Verwertung gothischer Formen. Eine Besonderheit fiel uns auf durch die Verzierung mancher Rohziegelbauten mit eingelegten kleinen Streifen oder Quadraten oder dergl. von einfarbigen oder ornamental bemalten Friesen in der Fassade, und zwar nicht nur, wie manchmal bei uns, als Fries oder als Felderfüllung. Gelbliche Färbung ist dabei besonders häufig. An mehreren Punkten der Stadt sieht man diese hübschen Fassaden. Ein besonderes Beispiel davon fand ich an der jenseits der Dérivation zum Haupteingange der Ausstellung führenden, sonst recht idyllischen Kleinstraße „Quai Mativa": drei einander benachbarte und zusammenstimmende Privatgebäude aus dem Jahre 1903, bei denen der durch die Fayenceornamente hervorgerufene günstige Eindruck noch durch schöne Holzerker verstärkt wird. Manche andere Beispiele zeigen statt der Fayencestreifen auch kleine Mosaiken.

Mit diesem Beispiel aus den Ausstellungsgegenständen würden wir bereits mitten in dem eigentlichen Ausstellungsberichte für unsere Fachinteressen stehen. Allein ohne eine kleine Enttäuschung geht es dabei nicht ab. Wie schon angedeutet, finden wir dort nicht eigentlich das, was wir an Beiträgen zu unseren hauptsächlichen Aufgaben, insbesondere zu der Anlageweise der Städte, zu der Gestaltung ihres Straßennetzes usw., erwarten. Landpläne, auch unter der Erde, sind auf der Ausstellung zahlreich vorhanden, Stadtpläne nur spärlich; und unter diesen findet sich kaum ein solcher, der in unserem Sinne über besondere Geschicklichkeiten einer städtischen Uranlage oder einer Stadterweiterung Aufschluß gibt. Natürlich kann der Berichterstatter, dessen Zeit und Kräfte ja auch beschränkt sind, innerhalb der sogar im buchstäblichen Sinne des Wortes unbegrenzten Menge von großen und kleinen Ausstellungsgegenständen manches übersehen haben; aber schon der Umstand, daß er etwas übersieht, läßt mit einiger Wahrscheinlichkeit schließen, daß es nicht im Vordergrunde steht. Zudem war die Ausstellung bei unserem Besuche noch lange nicht fertig.

Das kleine friedliche Belgien rückt diesmal sogar mit einer eigenen Militärausstellung auf und legt eine große Menge von seinen Generalstabskarten aus, die anscheinend in Fachkreisen sehr geschätzt sind. Bekanntlich kann jedoch keine Generalstabskarte, und selbst kein Meßtischblatt für eine solche, vonwegen des verhältnismäßig kleinen Maßstabes einen genügenden Einblick in die Konstruktion einer städtischen Bauwelt geben. Eigentliche Stadtpläne sind doch erst dort vorhanden, wo der Maßstab bis auf eins zu wenigen Tausenden gestiegen ist; und Einzelheiten im Ausbau der Straßen, Plätze, Denkmalsstellungen usw. sind wohl erst bei 1 : 1000 erkennbar darzustellen. Stadtpläne

dieser Art glaube ich auch auf jener Militärausstellung nicht gefunden zu haben.

Nicht wenige, mindestens mittelbare Anregungen bietet die, jedenfalls im übrigen reichhaltige, neuere Kunstausstellung (neben der eine Altkunstausstellung ebenfalls ein eigenesGebäude einnimmt.) Zahlreiche Gruppen huldigen hier dem Interesse an Malerei usw.; für die Architektur fällt kaum mehr ab, als ihr sonst auf Kunstausstellungen eingeräumt wird. Nur Belgien und Frankreich bringen derartige Zeichnungen, jenes 17, dieses 24 an Zahl. Meist sind es einzelne Bauwerke, nicht diejenigen Gruppen von solchen, die zu unserem Gebiete gehören.

Aus der französischen Architektur machte sich uns nur ein, allerdings recht interessanter Entwurf bemerkbar: die Vorlage zu einer Restaurierung der Tiberinsel in Rom, von R. Patrouillard-Demoriane aus Paris, vom Jahre 1904. Die Gebäude jener Insel tragen jetzt vorwiegend den Charakter der französischen Renaissancezeit, während die in der Umgebung der Insel liegenden Gebäude vorwiegend antik sind. Nun will unser Architekt auch die Gebäude der Insel in antike Formen bringen. Soweit sich aus den zwei dargebotenen Entwürfen entnehmen läßt, würde die Zusammenstimmung der Insel mit ihrer Umgebung allerdings glücken. Eine andere Frage ist die, ob wir mit dieser Stilreinheit etwas so wertvolles erreichen, daß sich die jedenfalls weitgreifenden Mühen der Umgestaltung lohnen. Gerade aus einer Stadt wie Lüttich kommt man am ehesten mit einer Achtung vor den geschichtlichen Tatsachen zurück, welche nun einmal sehr verschiedenes neben einander stellen.

Wenden wir uns von dem Gebäude der Kunstausstellung den etwas weiten Weg zurück zu dem Hauptgebäude, das die Industrien usw. enthält, so finden wir in einem rückwärtigen Teile desselben, aber mit einem beträchtlichen Umfange, die Fachausstellungen für wissenschaftliche, pädagogische und verwandte Dinge. Eigene Abteilungen sind den „Sciences“ gewidmet, dann der „Economie sociale“, sodann der „Sociologie“, ferner der „Economie politique“ usw. Die Geologie spielt natürlich in jenem Bergbau- und Metall-Land eine besondere Rolle.

Diesen Ausstellungsraum benutzt großenteils das belgische Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Von ihm gehen mehrfache Landkarten usw. aus, darunter auch ein Kartogramm über den zivilen Fachunterricht („L'enseignement professionel bourgeois“). Auch andere Landpläne und dergl. treten uns entgegen; so insbesondere über die belgischen Ölbecken, beispielsweise mit einem nordsüdlichen Schnitt durch das „Bassin Houillier du Borinage“. Eher interessieren uns schon die den Namen jenes Ministeriums tragenden Vorführungen wichtiger Baumaterialien. In „Béton armé“ wurde z. B. eine Brücke über die mehrerwähnte Dérivation aufgeführt, mit einer Gesamtöffnung von 80 m, ausgeführt durch die „Société de fondation, en Béton armé, système Hennebique“. Ferner finden wir „Asphalte armé“, „Ciment-amiante“, „Ciments armés“ und „Ciments Portland artificiels de l'Indo-Chine“ und dergl. Noch mehr interessiert uns die ganz besonders reichhaltige, eine eigene große Gruppe füllende, hygienische und speziell hygienisch-architektonische Ausstellung Belgiens (Klasse 111 „Hygiène“).

Weit lebhafter als durch all diese, mehr noch an der Grenze unserer Interessen liegenden Dinge werden wir befriedigt, wenn wir uns zu dem wenden, was Belgien und Frankreich für die Wohlfahrt des Wohnhauses ärmerer Bevölkerungsschichten getan haben. In Belgien besteht seit dem 9. August 1889 ein eigenes Gesetz für die Anlage von Arbeiterwohnungen. Die eigentliche Durchführung dieser Dinge ist dann allerdings Privatsache.

Die Ausstellung hat eine eigene Klasse (106) und noch etwas darüber den „Habitations ouvrières“ gewidmet, einerseits für Belgien, andererseits für Frankreich; letzteres kommt dabei noch besser weg als ersteres. In Belgien spielen die Hauptrolle die „Comités de patronage des habitations ouvrières“. Sie berichten, daß sie bisher im ganzen 130000 Scheine ausgegeben und dadurch mehr als 100000 Familien, ungefähr dem zehnten Teile der gesamten Bevölkerung, die Möglichkeit erschlossen haben, die Vorteile jenes Gesetzes von 1889 zu genießen. Dabei fällt auch einiges, allerdings nicht viel, für die Ästhetik des Häuserbaues ab. Hübsche Typen von mehr städtischen Häusern zeigt z. B. das betreffende Komitee des Kreises („arrondissement“) von Ostende. Mehr im Stile von sehr einfachen Bauernhöfen läßt das Komitee des Kreises Nivelles (südlich von Brüssel) seine Arbeiterhäuser bauen. Daran reihen sich gleichartige Komitees von Verviers (auch für „institutions de prévoyance“) usw. Die Gesellschaft „Eigen Heerd“ in Antwerpen hat bereits um mehr als drei Millionen Francs derartige Gebäude samt Innenausstattung hergestellt.

Im weiteren Verfolge dieser verschiedenen sozialen Einrichtungen, bei denen wir allerdings nähere Erklärungen der Einzelheiten vermissen, finden wir auch Landkarten zur Vorführung dieser Werke, ausgegeben von der „Charité privée“ und ebenso von der „Charité hospitalière“. Eine eigene Firma, Vve Louis de Naeyer et Cie. in Willebroeck zeigt ihre „Institutions réalisées pour l'amélioration du sort de la Classe ouvrière“. Sie schließt in ihre Unternehmungen auch Beamtenwohnungen ein, zeigt aber durchgängig recht einfache Bauten. Eine besondere Gesellschaft für die Verbesserung der Arbeiterwohnungen, unter dem Ehrenpräsidium des Herzogs von Flandern, macht (in Klasse 109) auf ihre Bestrebungen aufmerksam. Sie will namentlich gegen das Ungesunde in diesen Wohnungen ankämpfen, will das Heim des Arbeiters verbessern und verschönern, indem sie durch Darreichung von Möbeln für Ordnung und Nettigkeit sorgt, will auf dem Wege des Geschenkes oder des Darlehens den Anlagefonds zur Erwerbung eines in Raten abzuzahlenden Heimes hergeben, will schließlich die Arbeiterfamilien dazu bringen, sich den in Belgien zahlreichen Gesellschaften für gegenseitige Hilfe und für Altersversorgung anzuschließen, und wendet sich zu diesem Zwecke an Gönner. Sie hat (mit dem Sitz in Brüssel) bereits mehr als 150000 Franks für ihre Zwecke ausgegeben.

Nicht gar zu weit entfernen wir uns von diesen Dingen, indem wir uns von dem Brüsseler „Institut de Sociologie“ seine Bestrebungen und Leistungen vorführen lassen. Im Jahre 1902 von E. Solvay gegründet, will es hauptsächlich ein „Laboratorium“ für soziologische Forschungen sein. Wir lernen auch das hübsche Institutsgebäude kennen, mit seinem Lese- und Bibliotheksaal (15000 Bände), seinen vier wissenschaftlichen Kabinetten für Statistik, Anthropologie, Technologie und Geschichte usw. Direktor ist der auf diesem Gebiete bereits wohlangesehene Universitätsprofessor E. Waxweiler. Die Veröffentlichungen des Institutes sind mehrfacher Art. Den Verlag haben Misch

und Thron in Brüssel, mit Auslieferungen in Leipzig (Hospitalstraße 10) und in Paris. Unter den Veröffentlichungen nennen wir die von M. Ansiaux: „Que faut-il faire de nos industries à domicile?“; sodann: „Assurance et assistance mutuelles au point de vue médical“, von L. Querton; endlich die Sammelarbeit Mehrerer: „Enquête sociologique dans une usine moderne“, mit 6000 kinematographischen Abbildungen.

Als letztes in dieser belgischen Abteilung erwähnen wir eine Privatarbeit des Architekten Emile Demany, der mehrere Typen von ziemlich städtischen Häusern für Arbeiter vorführt; sie verdienen etwas mehr Beachtung, als manche der übrigen Typen.

Gehen wir nun zu dem Analogen in Frankreich über, so finden wir vor allem das Erfreuliche von etwas ausführlicheren Erläuterungen der vorgeführten Gegenstände. Da tritt uns z. B. entgegen die Gesellschaft „La mutuelle habitation, coopérative d'habitation à bon marché“ in Paris (quai de Jemappe 2). Sie zeigt recht hübsche einstöckige Häuser. Im Jahre 1900 mit einem Kapitale von 60000 Frcs. gegründet, hatte sie im nächsten Jahre bereits über ein Kapital von 120000 Francs und hat derzeit über 250000 Francs zu verfügen, mit einer gleichbleibenden Dividende von 4 °/₀. Im Jahre 1901 war die Zahl ihrer Häuser auf 10 gestiegen, jetzt beträgt sie bereits 36.

Die „Société anonyme cooporative de construction de maisons à bon marché“ in der Stadt Villeneuve St. Georges, mit dem Schlagworte „Le Foyer villeneuvois“, zeigt recht hübsche Häuschen in rotbraunen Tönen. Sie verzeichnet ihre Selbstkostenpreise der Häuser, von 4075 Francs 19 Centimes bei einer Fläche von 82, 87 qm angefangen bis zu 6589 Francs 88 Centimes bei 134,90 qm.

Das „Bureau de bienfaisance de Nancy, Assistance par l'habitation avec jardin“ zeigt seine „Groupe de la Teulotte“, nämlich fünf Häuser mit vier Wohnungen und vier Häuser mit zwei Wohnungen. Jede der Wohnungen geht nach zwei entgegengesetzten Seiten (wenn ich das „jouit d'une douple orientation“ richtig verstehe) und umfaßt einen eigenen Eingang, zwei Wohngebäude parterre und zwei im ersten Stock, Keller, Speicher und Garten von 3 Ar. Die Fläche einer Wohnung beträgt 65,45 qm, der Inhalt des Luftraumes 186 Kbm. Der Herstellungspreis eines Wohnhauses von vier Wohnungen beträgt 20000 Francs, die monatliche Miete anscheinend 20 Francs für jede Wohnung, wobei der Bewohner noch durch Weitervermietung ungefähr 10 Francs ersparen kann („Deduction du secours de loyer“). Nur ist auch da für den Häuserbau nicht viel Ästhetik gewonnen.

Die industriellen Etablissements von Carmichael & Cie. in der Stadt Ailly an der Somme zeigen am Ufer dieses Flusses zwischen d'Abbeville und Amiens 92 Häuser zu je 3000 Francs Herstellungspreis; jedes Haus umfaßt vier Räume für Familien von vier Köpfen, mit der Durchschnittsmiete von 1,70 Francs wöchentlich, und zwar abgabenfrei („net d'impôts“). Auch diese Reihe macht keinen besonders ästhetischen Eindruck. Zahlreiche Typen von Arbeiterhäusern usw. zeigt weiterhin das Provinzialkomitee für billige Wohnungen im Departement Seine, mit dem Sitz im Pariser Rathaus. Eine andere kooporative Gesellschaft jener Art betitelt sich: „Le Toit familial d'Argenteuil“. Die Häuschen sind, wie es ja fast immer geschieht, ziemlich symmetrisch gehalten, braun mit hellgrün. Acht Typen werden uns vorgeführt, mit Gesamtkosten von 5820 Francs angefangen bis zu 6345 Frans 30 Centimes. Als Architekten werden genannt die Gebrüder Leseine in Colombe (Seine, rue de Poutoise 8).

Als eine besondere Merkwürdigkeit dürfen wir wohl hervorheben eine eigene „Association des Cités-Jardins de France“. Sie hat ein Buch herausgegeben: „La Cité jardin“, verfaßt von G. Benoit Lévy, mit einem Vorworte von Ch. Gide, Verlag Jouve in Paris (rue Racine 15. Der Sekretär der Gesellschaft ist in Paris, rue de Rocher 43).

Das ästhetisch Merkwürdigste an Privathäuschen bringt Architekt Léon Mériot in Chatillon (Seine, rue Gambetta 10). In elf Typen führt er Schweizerhäus'chen und kleine Villen („Chalets et petites Villas“) vor, die in den Jahren 1903 und 1904 am Meeresstrande von Mesnil-Val (Seine inférieur) erbaut worden sind. Der Architekt macht darauf aufmerksam, daß zur Erbauung lediglich Materialien von Ort und Stelle verwendet wurden. Die Herstellungskosten gehen von 4200 Francs bis 10800 Francs. Die Formen streben auf anmutige Weise in die Höhe, zum Teil mit kleinen Türmchen usw. In ihrer Anlage herrscht eine ansprechende Unsymmetrie; wir erinnern uns, daß bei solchen Häuschen meist das Gegenteil beliebt ist. Die Farben sind gut getönt, mit einem besonderen Hervortreten von Violetblau.

Damit hätten wir einige stärker hervorstechende Beispiele aus einer nicht sobald aufzählbaren Fülle gegeben.

DIE SAMMLUNG VON DEUTSCHEN STADTPLÄNEN AUF DER DRESDENER STÄDTE-AUSSTELLUNG.

Von R. GERKE, Dresden.

In Heft 9, S. 137 des vorigen Jahrganges dieser Zeitschrift hat der verstorbene Sitte unter obiger Überschrift über die Anlage eines „Deutschen Stadtplanbuches“ sich näher ausgesprochen und vor allem die Wichtigkeit eines solchen betont, um vergleichende Stadtplanstudien anstellen zu können.

Bei der hierbei erfolgten Besprechung einer auf der Deutschen Städteausstellung ausgelegten Sammlung von Adreßbuchplänen deutscher Städte ist Sitte von der Ansicht ausgegangen, daß die betreffende Plansammlung für die Zwecke des Studiums von Bebauungsplänen ausgestellt worden sei und knüpfte hieran seine weiteren Betrachtungen. Sitte legte sehr großen Wert darauf, daß für Studienzwecke Stadtpläne gesammelt werden und gibt daher in einer Zusammenstellung der ausgestellten Pläne die Verleger bezw. die Druckereien an, von denen die aus-

gestellten Pläne bezogen werden können. Diese Angaben sind nicht vollständig und auch teilweise irrtümlich, ganz abgesehen davon, daß viele Druckereien nicht die Verleger sind, von denen der betreffende Plan zu beziehen ist. Sitte hat dies auch gefühlt und sagte Seite 138:

„Es wäre sehr erwünscht, wenn uns von städtischen Bauämtern, Verlagsfirmen usw. Mitteilungen über Bezugsorte von gedruckten Stadtplänen zukämen zur Richtigkeit (!) und Erweiterung dieses Planverzeichnisses".

Bei der Wichtigkeit der Anregung, die Sitte damit gegeben hat und auf die ich nachher zurückkomme, werde ich dem Wunsche von Sitte nachzukommen suchen. Ich bedauere hierbei, daß ich den verstorbenen Pionier unseres modernen Städtebaues bei dem Studium der betreffenden Pläne auf der Städteausstellung 1903 nicht unterstützen konnte und von seinen Aufzeichnungen erst Kunde erhielt nach ihrer Veröffentlichung; hätte ich ihm doch umfangreiche Aufklärung geben können, um so mehr, da mir die Sammlung der betreffenden Pläne oblag, und ich mit den sämtlichen Verlegern der Adreßbuchpläne Deutschlands mehr oder weniger im Schriftwechsel stand.

Zur Klarlegung der in Frage stehenden Plansammlung sei folgendes vorausgeschickt:

Bei der Anlegung der betreffenden Sammlung war man zunächst von der Ansicht ausgegangen, an dieser Stelle keine Stadtpläne mit ausgesprochenen Bebauungsplanentwürfen zur Darstellung zu bringen, sondern es sollten lediglich

Adreßbuchpläne

der Städte Deutschlands zur Vorlage gelangen, welche für das Jahr 1903 bestimmt waren. Dies war auch ausdrücklich sowohl im Ausstellungskataloge, als auch auf den Titelblättern der vier ausgestellten Atlanten, in denen man des geringen Platzes wegen die Pläne unterbringen mußte, angegeben. Es waren daher die Pläne auch nicht der Abteilung II (Stadterweiterungen) zugeteilt, auch nicht in Abteilung I, Gruppe A — Verkehrsanlagen — (wie Sitte irrtümlich angibt) aufgenommen, sondern in der Abteilung I, Gruppe G — Vermessungswesen unter Nr. 436 — untergebracht, wodurch angedeutet werden sollte, daß lediglich die Art der Ausführung einer bestimmten Gruppe von Stadtplänen — hier die neuesten Adreßbuchpläne — zur Darstellung gelangen sollten. Es war auch streng durchgeführt, daß nur solche Pläne Aufnahme gefunden haben, die dem letzterschienenen Adreßbuche der betreffenden Stadt beigegeben waren, oder auf welchen dieses hingewiesen hatte. Aus Reisehandbüchern und Fremdenführern sind, abweichend von der Sitteschen Mitteilung, ebensowenig Pläne entnommen, wie die von Stadtverwaltungen für vermessungstechnische, tiefbauamtliche oder baupolizeiamtliche Zwecke vervielfältigten Pläne Aufnahme fanden.

Die Plansammlung, die nur in diesem Sinne aufzufassen ist, betraf also lediglich

Adreßbuchpläne der deutschen Städte vom Jahre 1903.

Erst bei der Sammlung der Adreßbuchpläne selbst sah man, welch kostbares Material diese für ein Studium von Bebauungsplänen enthalten und dies ist auch vielen Besuchern der Ausstellung aufgefallen. Sitte kam hierbei auf den Gedanken der Anlage eines Stadtplanbuches, wobei ein Atlas der Adreßbuchpläne der Stadt Dresden — auf den ich später noch zurückkommen werde — in erster Linie maßgebend gewesen sein mag. Leider war der der Gruppe G Abteilung I zugeteilte Raum zu gering, um eine Sammlung von Stadtplänen in dem Sitteschen Sinne zu veranstalten, obgleich das Stadtvermessungsamt Dresden bereits selbst von einer großen Anzahl Städte eine derartige Sammlung besitzt, die sich sehr gut zum Studium von Bebauungsplänen eignet. Es war des Raumes wegen nicht möglich, bessere Pläne, wie die für den Verkehr bestimmten Adreßbuchpläne zur Ausstellung zu bringen, um wenigstens einen allgemeinen Überblick zu geben. Die Bemerkung möge aber nicht unterbleiben, daß eine große Anzahl deutscher Städte vervielfältigte Pläne besitzt, welche die Anlagen neuerdings genehmigter Straßenzüge oder Straßendurchbruchs-Entwürfe zur Darstellung bringen, ganz abgesehen von der Anlage alter Städte, welche in künstlerischer Hinsicht den neuen Bebauungsplan-Entwürfen zum Vorbilde dienen können, wie dies beispielsweise Torgau usw. zeigen. Möge die nächstfolgende Städteausstellung in dem Sitteschen Sinne eine Ausstellung von Stadtplänen veranstalten!

Was nun die Vollständigkeit der oben genannten Pläne anbelangt, so möge folgendes angedeutet sein:

Sitte gibt die Anzahl der Städte Deutschlands auf 3000 an. Diese Zahl dürfte etwas hoch gegriffen sein, denn nach dem statistischen Jahrbuche für das Deutsche Reich, Jahrgang 1904 S. 10, haben nach der Volkszählung vom 1. Dezember 1904 nur 473 Gemeinden mehr als 10000 Einwohner, von denen 83 zu den Flecken, Marktflecken und Landgemeinden zählen. Nur 225 Städte haben über 25000 Einwohner. Adreßbücher werden in höchstens 300 Städten zur Ausgabe gelangen und von diesen sind es kaum 250, die ihnen einen Plan oder ein Plänchen beizugeben pflegen. Dies geschieht auch nicht immer regelmäßig, sondern hängt von dem Verleger des Adreßbuches ab, der den Plan einesteils oft für mehrere Jahrgänge des Adreßbuches gleichzeitig herstellen, anderenteils aber auch jahrelang fortfallen läßt. Bei der Sammlung der Adreßbuchpläne für die Städteausstellung 1903 dürften Nachforschungen nach dergleichen Plänen in keiner Stadt Deutschlands, von welchen man die Herausgabe eines Adreßbuches vermuten konnte, unterlassen worden sein, so daß die betreffende Sammlung, bei welcher 214 Pläne zusammenkamen, immer ein gesamtes Bild der Adreßbuchpläne Deutschlands im Jahre 1903 darstellen dürfte. Diese Plansammlung ist in das Eigentum der Stadtverwaltung Dresden übergegangen und wird im Stadtvermessungsamte aufbewahrt, wo sie jederzeit eingesehen werden kann.

Bei einem etwaigen Ankaufe von Adreßbuchplänen, die Sitte in seiner Veröffentlichung im Auge hatte, kommt es aber nicht allein darauf an, den Bezugsort — Name des Verlegers — zu wissen, sondern auch den Preis, der für den Plan verlangt wird.

Hierbei ist wieder maßgebend zu wissen, wie der betreffende Plan ungefähr ausgeführt, in welchem Maßstabe er hergestellt ist und welchen Umfang (Größe) er besitzt. Alle diese Angaben sollen in dem nachstehenden Verzeichnisse wenn möglich mitgeteilt werden, wobei nochmals darauf hingewiesen wird, daß Irrtümer mehr oder weniger ausgeschlossen sein dürften, da die Angaben teils auf Grund der vorliegenden Pläne, teils auf schriftlichen Angaben der Verleger beruhen, welche in den Ausstellungsakten im Stadtvermessungsamt Dresden aufbewahrt werden. Die be-

treffenden Angaben beziehen sich, wie ausdrücklich bemerkt wird, auf das Jahr 1903.

Wenn Sitte in den vorgenannten Mitteilungen von Sammlung der Stadtpläne auf der Dresdener Ausstellung 1903 spricht, so kann er hierbei nur diejenigen Pläne im Auge gehabt haben, welche in der Gruppe G Abt. I — Vermessungswesen — ausgestellt waren, da in allen anderen Gruppen und Abteilungen nur Einzelpläne verschiedener Art zur Darstellung gelangten, so daß wir bei ersteren stehen bleiben wollen.

In der Gruppe G für Vermessungswesen waren nur die Städte Altenburg, Berlin, Breslau, Chemnitz, Crimmitschau, Darmstadt, Dresden, Düsseldorf, Frankfurt a. M., Halle a. S., Hamburg, Hannover, Leipzig, Liegnitz, Straßburg, Stuttgart und Wiesbaden vertreten. Die Sammlung der von diesen Städten ausgestellten Pläne bezieht sich größtenteils auf die Darstellung der Grundlage der gewonnenen Pläne, auf die Triangulation, Polygonisierung, Stückvermessung, nebst Führung aller hierbei erforderlichen Unterlagen, als Handrisse, Berechnungsakten usw. usw., auf die Art der Ausführung der Kartierung und auf sonstige vermessungstechnische Arbeiten der betreffenden Stadt. Diese Ausstellungsgegenstände sind für den Stadtvermessungs-Ingenieur, wie wir den wissenschaftlich gebildeten, bei Stadtverwaltungen beschäftigten Geometer, Landmesser, Feldmesser ein für allemal nennen wollen, höchst wichtig, sie zeigen besonders die Beachtung, welche die vermessungstechnische Wissenschaft in den oben genannten Städten derzeit findet. Wenn hierbei, als Endergebnis, auch stets einige Pläne über das betreffende Stadtgebiet oder über einzelne seiner Teile ausgestellt waren, so dürfte Sitte bei den oben genannten in der Überschrift angegebenen Mitteilungen auch diese nicht im Auge gehabt haben, da diese für ein Studium von Bebauungsplänen naturgemäß nur weniges bieten konnten. Es soll daher an dieser Stelle auf die für die vermessungstechnischen Zwecke ausgestellten Pläne nicht eingegangen werden. Um jedoch der Überschrift dieser Mitteilungen gerecht zu werden, sei aber auf einige Sammlungen von Stadtplänen hingewiesen, welche ein Studium für Bebauungspläne abgeben können und die die Stadt Dresden ausgestellt hatte. Es waren dies

1. eine Sammlung der Stadtpläne 1 : 1000 vom gesamten Stadtgebiet,
2. ein Atlas über vervielfältigte Stadtpläne, der eine Sammlung der im Maßstabe 1 : 5000 hergestellten Übersichtsblätter aller genehmigten Bebauungspläne enthielt,
3. eine Sammlung der seit 1847 alljährlich herausgegebenen Adreßbuchpläne.

Auf diese 3 Sammlungen, die auch im Stadtvermessungsamte aufbewahrt und stets ergänzt werden, möge näher eingegangen sein.

1. Pläne der Stadt Dresden im Maßstabe 1 : 1000 nach dem Stande vom 1. Mai 1903.

In 4 Atlanten befinden sich 366 vervielfältigte Einzelpläne, die nicht allein das gesamte 6750 ha große Stadtgebiet umfassen, sondern auch auf die angrenzenden Flurgebiete übergreifen. Jedes Blatt hat eine Bildfläche von 50 : 50 cm, stellt also eine Fläche von 25 ha dar.

In diesen Plänen, die in zwei Farben dargestellt werden, sind die genehmigten Fluchtlinien aller Bebauungspläne, die geplante Verbreiterung der Straßen und der Straßendurchbrüche, die neu anzulegenden Plätze und die Erweiterung aller Platzanlagen angegeben. Man kann sich demnach in topographischer Hinsicht sehr leicht ein Bild über die Zukunftsstadt machen und zwar um so mehr, da die Bebauungspläne im großen und ganzen über das ganze Stadtgebiet endgiltig aufgestellt worden sind; nur einige, neuerdings einverleibte Landgemeinden, deren Bebauungspläne sich noch in der Bearbeitung befinden, machen hiervon eine Ausnahme. Daß diese Bebauungspläne, die vorzugsweise in den letzten Jahrzehnten zur endgiltigen Verabschiedung gelangt sind, noch hin und wieder Änderungen unterworfen werden, bedarf wohl kaum einer Erwägung, da einesteils die Bedürfnisse der Bevölkerung sich mit der Zeit ändern und andernteils unvorhergesehene Hindernisse zur Durchführung der Planung Verschiebungen der Baufluchtlinien bedingen, ganz abgesehen davon, daß neue Anschauungen über die Festlegung der Baufluchtlinien um sich greifen und eine Veränderung der genehmigten Fluchtlinien stattfindet. Wenn diese Plansammlung für den Städtebauer im allgemeinen eine Beachtung verdient, so fand sie während der Ausstellungszeit ein ganz besonderes Interesse bei den einheimischen Besuchern, da diese vielfach bei der Durchführung der Planung früher oder später in materielle Mitleidenschaft gezogen werden. Die einzelnen Blätter des Stadtplanes 1 : 1000 sind zum Preise von je 2,50 M in der Papierhandlung von W. Türk, Altmarkt 1, Dresden käuflich zu haben. Es sei noch hinzugefügt, daß das Stadtvermessungsamt seit 1892 alljährlich beim Jahreswechsel eine derartige Sammlung, die stets die neuesten Auflagen der Einzelpläne enthält, angelegt hat, auch in Zukunft weiter führen wird. Diese Plansammlungen geben ein ausgezeichnetes Bild über die bei Bildung von Baustellen erforderlichen Flächenaustauschungen. Es war zu bedauern, daß wegen Platzmangel nicht mehrere solcher Sammlungen ausgestellt werden konnten, um die allmähliche Entwickelung der Baustellen zeigen zu können.

2. Übersichtsblätter der Bebauungspläne 1 : 5000.

Die hier gesammelten Pläne gehören zu einzelnen Bauvorschriften, die bestimmte Bezirke, Zonen, umfassen. Es sind hier die Fluchtlinien der Plätze und Straßen, sowie die Baufluchtlinien nebst Angabe der Vorgärten und ihrer Breiten angegeben, es sind die Bezirke der offenen und geschlossenen Bauweise und die verschiedenen gewerblichen Anlagen dargestellt. Ferner sind neben den Gefällsverhältnissen der neu anzulegenden Straßen vielfach Sonderbestimmungen, die in den Bauvorschriften näher angegeben sind, planlich zur Darstellung gebracht, beispielsweise über die Zulässigkeit der Errichtung von Nebengebäuden und Flügelbauten, über seitliche Abstände, über Anliegerleistungen u. dgl. m. Bei diesen Plänen sind meistens 6 bis 8 Farben in den verschiedensten Ausführungen zur Verwendung gelangt, und zwar:

Grenzen der Grundstücke und Gebäude	schwarz,
bebaute Flächen	grau,
Vorgärten	grün,
Fluchtlinien	rot,
Grenzen der Zonen, Höhenzahlen und Gewässer	blau,
Gewerbliche Anlage	gelb und lila,
Sonderbestimmungen	hellrot

dargestellt, wobei durch Volldruck und Schraffierung noch Unterabteilungen gebildet sind.

Die Bauvorschriften der einzelnen Zonen, denen die hier ausgestellten Pläne angeheftet sind, werden vom städtischen Baupolizeiamt zum Preise von 0,75 bis 1,50 M abgegeben. Die Bauvorschriften selbst sind auch in den neuerdings käuflich zu habenden Ortsgesetzsammlungen der Stadt Dresden aufgenommen. Zu dem 3. und 4. Bande derselben ist ein besonderes Planheft erschienen, das 30 verschiedene Bebauungspläne enthält. Dieses Planheft ist für 10 Mark durch die Hauptkanzlei des Rats zu beziehen; dem 5. Bande der Ortsgesetzsammlung sind von 10 Bebauungsplänen Übersichtsblätter 1 : 5000 beigegeben.

3. Sammlung der Adreßbuchpläne der Stadt Dresden.

Das Dresdner Adreßbuch erscheint seit dem Jahre 1797 regelmäßig alljährlich und zwar ist es fast 100 Jahre durch die Königliche Polizeidirektion und einige Jahre durch eine Privatfirma herausgegeben. Seit Jahresfrist befindet sich der Verlag in der Hand einer vom Rate verwalteten Stiftung. Im Anfange des 18. Jahrhunderts hat der durch seine Kartographie weit über die Grenzen seines engeren Vaterlandes hinaus bekannt gewordene Major Lehmann dem Adreßbuch einige Pläne der Stadt beigegeben; auch in den 20er und 30er Jahren wurde dem Adreßbuche hin und wieder ein Plan zugefügt. Seit dem Jahre 1847 geschieht dies aber regelmäßig und zwar enthalten alle diese Pläne mit Ausnahme des im Januar 1867 zur Ausgabe gelangten Planes in topographischer Hinsicht stets den allerneuesten Stand und zeigen die Entwicklung der Stadt in so übersichtlicher Art, wie dies in anderer Weise nicht besser zum Ausdruck gebracht werden kann.

Wenn die ersten Pläne nach dem heutigen Standpunkte der vermessungstechnischen Wissenschaft nur auf geringwertigen Unterlagen beruhen, so zeigen die von Oberleutnant a. D., damaligem Polizeikommissar und jetzigem Oberregierungsrat a. D. Behrisch in den Jahren 1863 bis 1876 bearbeiteten Stadtpläne eine wesentliche größere Genauigkeit. Diese im Maßstabe von ungefähr 1 : 11000 in Kupferstich hergestellten Pläne sind ausgezeichnet und können sehr vielen Adreßbuchplänen der Jetztzeit noch zum Muster dienen.

Als im Jahre 1876 der Rat der Stadt Dresden ein Vermessungsamt organisierte, wurde nach einem besonderen Vertrage mit der Königl. Polizeidirektion die Herstellung des Adreßbuchplanes ersterem übertragen, eine Arbeit, die dem Stadtvermessungsamt heute noch obliegt. Auf Grund einer in den 60er Jahren ausgeführten Neuvermessung des Stadtgebiets im Maßstabe 1 : 1000 ward der Stadtplan im Maßstabe 1 : 10000 hergestellt, ein Maßverhältnis, das jetzt beibehalten ist. Bis zum Jahre 1885 gelangte der Plan in einfarbigem Steindrucke zur Ausgabe; seit 1886 wird er in Kupferstich hergestellt, in fünffarbigem Drucke durch die Firma Giesecke & Devrient in Leipzig ausgeführt und ist in der Kaufmannschen Buchhandlung, Seestraße, für 1,50 M käuflich zu haben.

Aus der Plansammlung ist zunächst der Fortschritt der Kartographie bezw. das Verfahren der Vervielfältigung der Pläne innerhalb fast 100 Jahren, besonders aber seit dem Jahre 1847 zu ersehen. Ferner zeigen die Pläne mit ihrer Zunahme an Bildfläche auch die Vergrößerung des Stadtgebiets, die besonders in den Jahren 1835, 1860, 1892, 1897, 1902 und 1903 stattgefunden hat; sind doch in den 4 letztgenannten Jahren nicht weniger wie 17 Landgemeinden in das Stadtgebiet eingezogen, wodurch die Größe des Stadtgebietes von 2840 ha im Jahre 1891 auf 6750 ha im Jahre 1903 angewachsen ist. Während das Plänchen vom Jahre 1847 eine Bildfläche von 22 : 23 cm = 5 □dc zeigt, hat der Stadtplan vom Jahre 1862 40:40 cm = 16 □dc. Die Behrischschen Pläne von 1863 bis 1877 haben eine Größe von 71 : 62 cm = 44 □dc. Der erste Plan des Stadtvermessungsamtes beginnt im Jahre 1878 mit einer Bildfläche von 71 : 75 cm = 53 □dc, ist nach den Einverleibungen von 1903 zurzeit auf 109 : 87 cm = 95 □ dc angewachsen, muß aber auf 121 : 92 cm = 111 □dc erweitert werden.

Die Baublöcke innerhalb des ehemaligen ungefähr 100 ha großen Festungsgebiets sind durch grauen Ton ohne besondere Angabe der einzelnen Baustellen dargestellt, sonst aber ist jedes Gebäude in seiner Begrenzung angegeben, wobei die öffentlichen Staats- und städtischen Gebäude besonders hervorgehoben sind. Die alljährlich feststehenden Bebauungsplanentwürfe wurden früher schwarz punktiert angegeben, sind aber seit 1886 rot eingetragen, die bei den nächsten Planauflagen in schwarzem Volldruck ausgeführt werden, sobald nach der ausgeführten Zergliederung des zum öffentlichen Eigentume bestimmten Landes der Ausbau der Straßen und Plätze vor sich geht. Hieraus ist nun bei eingehendem Studium der verschiedensten Jahrgänge des Planes die Entwicklung der Stadt deutlich zu verfolgen. Man sieht zunächst, welche Richtung der Ausbau des Stadtgebietes in mehr als 5 Jahrzehnten verfolgt hat, und welchen Einfluß die Verkehrsverhältnisse durch die Eisenbahn und hierbei durch die Lage der Bahnhöfe, durch die Schiffahrt und durch die seit 1870 eingeführten Straßenbahnen gehabt haben, wobei das auf dem Adreßbuchplan allerdings nicht angegebene ausgebaute Kanalnetz wesentlichen Anteil hat. Ganz besonders auffallend ist die seit 1870 reißendschnelle Entwicklung der früher angrenzenden, nunmehr einverleibten Landgemeinden. Vom statistischen Standpunkte aus beobachtet, kann man aus den Plänen der letzten fünf Jahrzehnte die Dichtigkeit der Bevölkerung in einzelnen Baublöcken überschlagen, die bei der Ausdehnung der bebauten Stadt sich ergeben hat als Folge für die bei Aufstellung der Bebauungspläne in früheren Jahren gegebenen baupolizeilichen Vorschriften. Hieraus kann man für die Folge Ähnliches schließen.

Abgesehen davon, daß eine Sammlung dergleichen Pläne, welche alljährlich auf den neuesten Standpunkt gebracht wird, den verschiedensten städtischen Amtsstellen, besonders bei Nachforschungen über frühere Zustände des Geländes über den Zeitpunkt von Ausführung bestimmter Bauten usw. von großem Nutzen ist, bildet dieselbe für die Geschichte der topographischen Entwickelung der Stadt ausgezeichnete Unterlagen.

Hiermit komme ich nun auf den Sitteschen Vorschlag zurück.

Sitte will ein Stadtplanbuch anlegen, das ich als

Sammlung von Stadtplänen

bezeichnen möchte, da hierdurch wohl besser ausgedrückt wird, was man eigentlich begehrt.

Wenn Sitte allerdings hierbei eine Geschichte des Städtebaues im Auge hatte und den Vorschlag macht, auch

alle Pläne der Zeit der Renaissance, des Mittelalters, ja bis in das Altertum zurück zu sammeln, so dürfte die Ausführung mit sehr großen Schwierigkeiten und auch vielen Kosten verknüpft sein und zwar um so mehr, wenn Sitte hierbei nicht allein deutsche Städte, sondern auch von anderen europäischen Staaten und vor allen von den rasch aufblühenden Städten Amerikas und von den übrigen Erdreichen Bebauungspläne herbeigezogen wissen will. Welch ein großartiger Gedanke! Doch wie schwer die Ausführung! Wie die letztere nun auch sein möge, so ist diese Idee doch von so hoher idealer Auffassung, daß sie weiter verfolgt werden möchte. Es sei mir daher ein Versuch des Vorschlags vergönnt, der nur den Zweck haben soll, eine Anregung im Sitteschen Sinne zu geben.

Nach meiner Ansicht ist zweierlei zu unterscheiden und zwar:

A. die Sammlung von Stadtplänen ein und derselben Stadt zu Nutz und Frommen ihrer selbst und zum Studium derjenigen, die sich mit der topographischen Geschichte der betreffenden Stadt beschäftigen wollen;

B. die Zusammenbringung der Pläne verschiedener Städte, um sie mit einander vergleichen zu können, zum Studium der Allgemeinheit.

Beide Sammlungen müßten jedem Interessenten zugänglich gemacht sein und bei besonderen Gelegenheiten öffentlich ausgestellt werden, soweit dies möglich ist.

Gehen wir auf beide Sammlungen etwas näher ein.

Zu A. Wenn man die Stadtpläne ein und derselben Stadt in Betracht zieht, so bemerkt Sitte ganz richtig, daß in jeder Stadt mehr oder weniger eine Anzahl Behörden, Bibliotheken, Vereine und Privatpersonen usw. Stadtpläne besitzen, die teils bis zur Gründung der Stadt zurückreichen, also bis in das Mittelalter bezw. in das graue Altertum zurückgehen.

Bei dem Studium alter Pläne einer Stadt findet man leicht die Grundsätze heraus, die bei der ersten Anlage aufgestellt und später verfolgt worden sind. Aus diesem Grunde ist die sorgfältige Durchsicht alter Stadtpläne auch für die neuen Bebauungspläne vielfach von Bedeutung und sollte nicht übergangen werden. Das Studium der vorhandenen alten Stadtpläne ist aberum deswillen sehr schwierig, da man sie nicht beisammen hat, ganz abgesehen davon, daß in den meisten Fällen die betreffende Sammlung schwer zugänglich, die Aufbewahrung der alten Pläne auch teilweise mangelhaft ist.

Hierbei habe ich die Erfahrung gemacht, daß man viel leichter in einzelnen Städten Sammlungen alter Stadtpläne, die meistens die ehemalige Befestigung der Stadt darstellen, zu Gesicht bekommt, als Stadtpläne der letzten Jahrzehnte. Man sammelt wohl das Alte, kümmert sich aber wenig um das Neue, das man täglich vor Augen hat. Die Pläne der Gegenwart gehen vielfach spurlos verloren, werden meistens doch nicht mehr Abzüge hergestellt als unbedingt zum Verbrauch erforderlich sind. Sammlungen alter Pläne werden mit Recht als ein Heiligtum bewahrt, aber an die Fortführung dieser wichtigen Dokumente der Stadt wird vielfach wenig gedacht und es sind Stadtpläne der früheren Jahrhunderte aus Nachlässen oder bei Antiquaren leichter zu erhalten, wie vor 20 oder 30 Jahren erschienene Stadtpläne.

Zu einem ersprießlichen Studium sollten, meiner Ansicht nach, die vorhandenen Sammlungen von Stadtplänen an einer Stelle vereinigt werden. Dies stößt aber schon auf unüberwindliche Hindernisse, denn jede einzelne Behörde des Staats und der Stadt, jeder einzelne Besitzer von alten Plänen wird sein Eigentum ohne weiteres nicht hergeben und vermag dies auch nicht. Doch es wird ein Ausweg zu finden sein dadurch, daß jede Sammelstelle der Stadtpläne wenigstens ein Verzeichnis der übrigen in der Stadt befindlichen Pläne besitzt. Es liegt auf der Hand, daß eine Sammlung von Stadtplänen nur von der betreffenden Stadtverwaltung mit Erfolg betrieben werden kann; es ist daher notwendig, daß diese nicht nur eine städtische Amtsstelle mit der Sammlung der erschienenen Stadtpläne betraut, sondern auch Räume zur Verfügung stellt, in denen die Pläne sachgemäß aufbewahrt werden können. Jede Stadt ist in der Lage, durch einen fast kostenlosen Aufwand sich eine Sammlung von Plänen der eigenen Stadt zu verschaffen, die der Verwaltung von äußerst großem Nutzen sein kann und den späteren Geschlechtern von der Entwicklung der Stadt Zeugnis ablegt. Man muß nur damit den Anfang machen. Mein Vorschlag geht daher zu A. dahin:

„Jede Stadtverwaltung beginnt mit der Sammlung der in der Gegenwart herausgegebenen vervielfältigten Lage- und Höhenpläne des eigenen Stadtgebiets. Mögen dieses nun Pläne sein, die von Staatsbehörden, z. B. der Katasterverwaltung, von der Direktion der Eisenbahnen, der Wege- und Wasserbauverwaltungen usw. hergestellt werden, oder seien es Pläne, die die Stadtverwaltung selbst oder Privatpersonen herstellen lassen und die mehr oder weniger von Bedeutung sind. Dann sammle man ältere Pläne und gehe hiermit soweit zurück, wie die Geschichte der betreffenden Stadt reicht. In Nachlässen, in Buch- und Kunsthandlungen findet man vielfach alte Pläne von großer Bedeutung. Wenn diese Sammlungen einigermaßen mit Ernst betrieben werden, so wird man sehr bald ein Kartenmaterial zusammenbringen, das für ein weiteres Studium neuer Bebauungspläne von großem Wert sein wird."

Zu B. Was nun eine Sammlung von Plänen der Städte Deutschlands, der übrigen Staaten Europas und des ganzen Erdballs anbelangt, so ist der Umfang hierzu ein so enormer, daß bei einer Ausführung nur an eine mehr oder weniger geringe Ausdehnung gedacht werden kann. Unüberwindlich ist es jedoch nicht, und man ist wohl imstande, von einer großen Anzahl Städte die Pläne, die für Entwürfe von Bebauungsplänen von Wichtigkeit sind, ohne wesentliche Kosten zusammenzubringen. Hierzu sind — bei der Bedingung, daß die Plansammlung jedem Interessenten zwecks Studiums zugängig gemacht werden soll, — drei wesentliche Aufgaben zu lösen und zwar zunächst 1. auf welche Weise erhält man die betreffenden Pläne, 2. wer sammelt sie und 3. wie werden sie der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt.

Die erste Frage würde einfach dadurch gelöst, daß jede Stadt, welche die Pläne in dem gegebenen Sinne vervielfältigen läßt, der Sammelstelle je einen Abzug der neuen Pläne unentgeltlich zukommen läßt und von allen Stadtplänen je ein Druckblatt abtritt. Hierdurch würde schon ein Stamm von Plänen zusammenkommen, der

ohne wesentliche Kosten für das Studium von neueren Bebauungsplan-Entwürfen von großem Werte sein dürfte. Schwieriger ist die Frage, wem die Zusammentragung einer solchen Plansammlung übertragen werden sollte. Es möchte dies eine Zentralstelle sein, die sich jetzt bereits dem gemeinsamen Interesse der Deutschen Stadtverwaltungen widmet. Man könnte hier an die statistischen Behörden denken und zwar zunächst an das Kaiserliche Statistische Amt zu Berlin und dann an die Herausgeber des Statistischen Jahrbuches deutscher Städte. Allein diesen Behörden stehen Plansammlungen doch reichlich fern. Näher zu treten dürfte dem Deutschen Städtetage sein, der an einer zu Ende März Jahres in Berlin stattgefundenen Sitzung des einstweiligen Vorstandes ein Statut festgestellt hat, auf Grund dessen alle deutschen Städte mit über 25000 Einwohnern zum Beitritt zu einem gemeinsamen Städteverbande eingeladen werden sollen. Obgleich über die Organisation dieses Verbandes das Nähere abzuwarten ist, so dürfte der „Städtetag" als Verband der Deutschen Städte in allererster Linie dazu berufen sein, eine Sammlung von Stadtplänen ins Leben zu rufen und zu erhalten.

Der Verband der Deutschen Städte, „der Deutsche Städtetag", würde auch die Frage, in welcher Weise die betreffende Plansammlung den Einzelnen zum Studium zugängig gemacht wird, beantworten; ist es doch der Zweck des Verbandes, die gemeinsamen Interessen der Städte, zu denen sicherlich das Studium der Stadtpläne gehört, gegenseitig zu fördern. Wir wollen in der Beantwortung der gestellten Frage nicht vorgreifen, hoffen aber auf der nächsten Deutschen Städteausstellung eine große Anzahl Stadtpläne zu finden, die in dem Sitteschen Sinne (Blatt 157 des vorjährigen Jahrganges dieser Zeitschrift) zusammengetragen sind.

Mögen diese Andeutungen zu weiteren Aussprachen Veranlassung geben!

Das zu dieser Abhandlung gehörige Verzeichnis von Stadtplänen folgt im nächsten Jahrgange.

MITTEILUNGEN.

Die diesem Hefte ohne Text beigegebenen Tafeln 93—96 bringen Städte- und Straßenbilder nach eigens für die Zeitschrift gefertigten photographischen Naturaufnahmen.

CHRONIK 1905

HANNS ANKER

WETTBEWERB UM DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DES RAUTTERPLATZES IN VILLACH. Von den eingelaufenen 20 Entwürfen ist der des Architekten Alfred Keller in Wien mit dem I. Preise von 400 Kr., der des Herrn Fritz Tasche in Bonn mit dem II. Preise von 200 Kr. ausgezeichnet worden. Außerdem wurde der Entwurf „Rautterhäuschen" zum Ankauf empfohlen, während die Entwürfe „Naturstein" und „Die Engel wachen" eine lobende Anerkennung erhielten.

WETTBEWERB UM VORSCHLÄGE ZUR ANLAGE EINES ROSENGARTENS IN WORMS. Ein wildwachsender farbenprächtiger Rosengarten ist als Denkmal für die sagenhafte Vergangenheit der Nibelungenstadt Worms gedacht und zwar in einem Teile der mit „Wäldchen" bezeichneten städtischen Parkanlage außerhalb der Stadt mit einer Fläche von 145 000 qm. Das sonst ebene Gelände hat einige künstlich aufgeschüttete Anhöhen, deren eine zur Errichtung eines Parkgebäudes bestimmt ist. Der Entwurf für dieses Parkgebäude liegt im Stadtbauamte zu Worms zur Einsicht aus. In der Nähe des Parkhauses ist die Aufstellung eines vorhandenen Hagenstandbildes („Hagen den Nibelungenschatz in den Rhein werfend") in Verbindung mit einem Brunnen beabsichtigt. Größere Erdbewegungen sind zu vermeiden, die vorhandenen Anlagen möglichst zu schonen. Vorzugsweise sollen Strauchrosen verwendet, hochstämmige Edelrosen vermieden werden. Dem Künstler bleibt es aber überlassen, den Gesamteindruck wildwachsender Rosen durch Beiwerk zu erhöhen, jedoch unter Fernhaltung künstlicher Ruinen oder altertümelnden Mauerwerks. Gefordert werden ein Lageplan im Maßstabe 1:500, ein Erläuterungsbericht und ein Nachweis über die entstehenden Kosten. Schaubilder und Skizzen sind erwünscht. Frist bis zum 1. Februar 1906. Drei Preise von 500, 250 und 125 Mark. Preisrichter: Hofgärtner Dittmann in Darmstadt, Freiherr v. Heyl zu Herrnsheim in Worms, Oberbürgermeister Köhler in Worms, Stadtbaumeister Metzler in Worms, Kunstmaler Professor Prell in Dresden, Gartendirektor Ries in Karlsruhe, Professor Gabriel v. Seidl in München, Gartenbaudirektor Siebert in Frankfurt a. M. und Redakteur Konrad Fischer in Worms, Vorsitzender des Wormser Rosengartenausschusses. Die Wettbewerbsunterlagen sind gegen Einsendung von 4 Mark vom Rosengartenausschuß in Worms, Schloßplatz 6 zu beziehen. Bei Einsendung eines Entwurfs werden 3 Mark zurückvergütet.

In dem Wettbewerb um den Bebauungsplan für die Umgebung des Schlosses in MÖRS sind drei Entwürfe mit Preisen ausgezeichnet worden und zwar:

1. die Entwürfe des Stadtbauinspektors Aengeneyndt in Hannover — Kennwort: Dornröschen — und des Professors Pützer in Darmstadt — Kennzeichen: Roter Kreis — je mit der Hälfte der für den 1. und 2. Zusatzpreis ausgesetzten Beträge von zusammen M. 1750,—;
2. der Entwurf des Stadtgarten-Direktors Trip in Hannover — Kennwort: Niederrhein — mit dem 3. Zusatzpreise von M. 500,—.

Aus dieser Meldung scheint hervorzugehen, daß der Hauptpreis keinem der Bewerber zuerkannt worden ist.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W.66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

Umgestaltung des Wilhelmplatzes in Posen.

Architekt: Johannes Bartschat.

Ausgestaltung des Anlagenplatzes in München.

Architekt: Otto Lasne, München.

TERRAINGESELLSCHAFT · MÜNCHEN FRIEDENHEIM A·G ·
AUSGESTALTUNG DES ANLAGENPLATZES:
VOGELPERSPEKTIVE.

MÜNCHEN, JANUAR 1904.
OTTO LASNE · ARCHITEKT.

GARTEN.

10 20 30 40 50 Mtr.

DER STÄDTEBAU.

Ausgestaltung des Anlagenplatzes in München.
Blick in die Torbogenstraße.
Architekt: Otto Lasne, München.

Beamten- und Arbeiter-Kolonie „Streiffeld“
der neuen Schachtanlage „Adolf“ des Eschweiler Bergwerks-Vereins.
Architekt: Hermann Jansen, Berlin

DER STÄDTEBAU

Arbeiter-Kolonie „Vullersberg“
bei Alsdorf der Grube „Anna“ des Eschweiler Bergwerks-Vereins.
Architekt: Hermann Jansen, Berlin.

Gartenanlage nebst Marmorbrunnen auf der Gartenbau-Ausstellung in Düsseldorf.

Architekt: Peter Behrens. Bildhauer: R. Boßelt, Düsseldorf.

DER STÄDTEBAU. S G

Entwurf zu einem „Parterre“
im Garten des Generalkonsul C. Stollwerck in Köln.

Gartenarchitekten: Hardt & Nauen, Düsseldorf.

DER STÄDTEBAU

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

c

b

a) Viktoria-Luise-Platz, Schöneberg. Gartenarchitekt: Encke, Köln.
b) Friedrich-Wilhelm-Platz, Frankfurt a. O. Entwurf von Encke, Köln.
c) Friedrich-Wilhelm-Platz, Frankfurt a. O.
Entwurf von Hardt & Nauen, Düsseldorf.

DER STÄDTEBAU

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

b

a) Entwurf zu einem Stadtpark in Plauen i. V. Konzerthausterrasse.
Gartenarchitekten: Hardt & Nauen, Düsseldorf.

b) Blumengarten und Laubengang der Burg Birlinghoven.
Gartenarchitekt: Rausch, Köln.

DER STÄDTEBAU

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

b

a) Gartenparterre vor der Burg Birlinghoven.

b) Blick von der Terrasse der Burg.

Gartenarchitekt: Rausch, Köln.

DER STÄDTEBAU.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

b

a) Bebauung des Blocks 4 vom Standpunkte y des Lageplans (zu b, Tafel 14) aus.

b) Übersichtsblatt zum Bebauungsplane zwischen dem Waldschlößchen und dem König-Albert-Parke.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

b

a) Bebauung des Blocks 4 vom Standpunkte x des Lageplans zu b, aus.
b) Baublöcke 4 und 11 des Bebauungsplanes zwischen dem Waldschlößchen und dem König-Albert-Parke.

DER STÄDTEBAU
S G

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

Friedrich Wilhelm-Strasse

Kulm-Strasse

Berg-Strasse

b

Kulm-Strasse

Berg Strasse

Friedr. Wilhelm-Str

Block 5.

c

Räcknitz

a) Lageplan der Villenkolonie Räcknitz.
b) Ausgeführte Bebauung des Blocks 5 zu a.
c) Übersichtsplan der Lage von Räcknitz.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Entwurf des Lageplanes für eine Gartenstadt in der Feldmark der Ortschaft Norton.

Architekten: Barry Parker u. Raymond Unwin.

PLAN
der Stadt
DÜSSELDORF.

Erläuterungsskizze zu dem Gutachten v. 10. Juni 1884 von
I. G. Conrath – F. Andreas Meyer und Stübben
betreffend den
Bebauungsplan von Düsseldorf
ausgearbeitet in Folge der Verhandlung vom 23–25. Nov. 1884.
Januar 1885.

Statio Güter Bahnhof

Tivoli

Bisheriger Gesamtbebauungsplan von Düsseldorf.

DER STÄDTEBAU.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a)

Zoologischer Garten.

Zeichen-Erklärung.
- - - - - offene Bebauung
——— geschlossene "

b)

Zoologischer Garten.

Wohnviertel im Nordosten von Düsseldorf.

a) Neuer Bebauungsplan. b) Alter Bebauungsplan.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a)

Friedhof
Ross Strasse
Roland Strasse
Golzheimer Strasse
Kaiserswerther Strasse
Uerdingen Strasse

b)

Norden
Friedhof
Ross Strasse
Roland Strasse
Golzheimer Strasse
Kaiserswerther Strasse
Uerdingen Strasse

Wohnviertel im Norden von Düsseldorf.

a) Neuer Bebauungsplan. b) Alter Bebauungsplan.

DER STÄDTEBAU

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wohnviertel im Süden von Düsseldorf.

a) Neuer Bebauungsplan. b) Alter Bebauungsplan.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Die Großstadt als Städtegründerin von A. Abendroth, Hannover.

Aus einer englischen Gartenstadt.

DER STÄDTEBAU.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Kennwort oder Zeichen:
Videant consules...!

Residenzstadt Potsdam.
Konkurrenz-Entwurf
zum
Bebauungsplan des westlichen Teiles
der Brandenburger Vorstadt.

Der Königliche Wildpark.

I. Preis: Geometer Rudolf Sinkenheil, Mannheim.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Kennwort oder Zeichen:

„Heimatsinn".

Residenzstadt Potsdam.

Konkurrenz-Entwurf

zum

Bebauungsplan des westlichen Teiles der Brandenburger Vorstadt.

II. Preis: Regierungsbaumeister Robert Weyrauch (Bauingenieur) und Martin Mayer (Architekt), Frankfurt a. M. bezw. Hamburg.

DER STÄDTEBAU.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Residenzstadt Potsdam.
Konkurrenz Entwurf
zum
Bebauungsplan des westlichen Teiles
der
Brandenburger Vorstadt.

III. Preis: Bauingenieur Adolf Knispel, Wiesbaden.

DER STÄDTEBAU

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Angekauft. Architekt: Anton Käppler, Leipzig.

DER STÄDTEBAU

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Kennwort oder Zeichen:
„STÄDTE BAU"

Residenzstadt Potsdam.
Konkurrenz-Entwurf
zum
Bebauungsplan des westlichen Teiles
der Brandenburger Vorstadt.

In engerer Wahl gewesen: Baumeister Franz Schulz, Dresden (Architekt im städtischen Tiefbauamt).

DER STÄDTEBAU

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Kennwort oder Zeichen:
NEUES PALAIS — VILLA INGENHEIM

Residenzstadt Potsdam.

Konkurrenz-Entwurf
zum
Bebauungsplan des westlichen Teiles
der Brandenburger Vorstadt.

Architekt: Hermann Jansen, Berlin.

DER STÄDTEBAU

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Residenzstadt Potsdam.

Konkurrenz-Entwurf zum Bebauungsplan des westlichen Teiles der Brandenburger Vorstadt.

Kennwort oder Zeichen:

Architekt: P. Andreas Hansen, München.

DER STÄDTEBAU

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Architekt: P. Andreas Hansen, München.

DER STÄDTEBAU.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Architekt: Hans Bernoulli, Berlin.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Kennwort oder Zeichen:
Keine Grundstückumlegung!

Residenzstadt Potsdam.
Konkurrenz-Entwurf
zum
Bebauungsplan des westlichen Teiles
der Brandenburger Vorstadt.
Maßstab 1:2500.

Eisenbahn
Bahnhof
Kirche

Diplomingenieur Oskar Krzymowski, Ulm a. D. (städtisches Tiefbauamt).

DER STÄDTEBAU

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a) Tafel 35—36.

b)

Bebauungsplan für Bad Salzhausen.

Architekt: F. Pützer, Darmstadt.

a) Landschaftliche Lage mit gegenwärtiger Bebauung.

b) Entwurf zur zukünftigen Bebauung.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Bebauungsplan für die Gemeinde Hruschau.

Derzeitiger Bestand.

Eigenthumsgrenzen.

Geeignete Punkte zur Aufstellung öffentlicher Brunnen, Denkmale, etc.

Baufluchten, welche erst im Zusammenhange mit dem übrigen Gebiete festgestellt werden können:

Variante zur eventuellen Vergrösserung des Platzes:

Beibehaltene Baufluchten:

Als Baufluchten beibehaltene Eigenthumsgrenzen:

Bauplätze:

System der Baustellenabtheilung:

Innenhöfe:

dieselben können verwendet werden: 1) als öffentliche Gärten, Spielplätze u. dgl. 2) als Werk- oder Lager-Plätze u. dgl. 3) zur Vergrösserung einer oder mehrerer der angrenzenden Grundstücke, event. 4) auch zur Auftheilung an alle angrenzenden Baustellen. (als Höfe od. Privatgärten).

Gleich grosse Grundstücksfragmente: (zur Umlegung durch Tausch)

Neue Baufluchten: Vorgärten:

a. b. c. d. e.

0 50 100 150 200 250 m.

Wien, im Mai. 1903.

Siegfried Sitte Architekt.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Der Städtebau

Altstädtische Bebauung.
Äußere Bebauung mit altstädtischen Hofgrössen.
" " " Bauwich.

Bebauungsplan für das „Sterngelände" in Magdeburg.

Architekt: Peters.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Bismarckdenkmal in Heilbronn.

Entwurf: Architekt Otto Rieth, Berlin. Figur: Bildhauer Kiemlen, Stuttgart.

DER STÄDTEBAU.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Turner-Buildings in London.

DER STÄDTEBAU

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

b

c

d

e

a) Haardtanlagen in Elberfeld. — Modell.

b bis e) Stadtpark auf dem Rotehorn zu Magdeburg.

Von der Deutschen Städteausstellung zu Dresden.

DER STÄDTEBAU

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Küchwaldpark zu Chemnitz.

Von der Deutschen Städteausstellung zu Dresden.

DER STÄDTEBAU S G

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

b

Volksgarten zu Altenessen.

a) Entwurf, b) Höhenplan.

Gartenarchitekt: M. Reinhardt, Düsseldorf.

Von der Gartenbauausstellung zu Düsseldorf.

DER STÄDTEBAU

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Entwurf zu einem Stadtparke für Plauen i. Voigtl.

Garteningenieur C. M. Vohburger, München.

Von der Gartenbauausstellung zu Düsseldorf.

DER STÄDTEBAU.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

b

Südwestfriedhof bei Düsseldorf.

a) Entwurf, b) Höhenplan und Profile.

Gartenarchitekt Chr. H. Roselius, Bremen.

Von der Gartenbauausstellung in Düsseldorf.

DER STÄDTEBAU.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Vorschlag zur Neubebauung des abgebrannten östlichen Stadtteiles in Herborn.

Die noch bestehenden alten Stadtmauer und die 3 Türme sind schwarz angelegt, die bestehenden Gebäude schwarz umrändert, die projektierten Neubauten schraffiert.

Die Dill. Alter Friedhof. Stadtmauer. Strasse nach dem neuen Bahnhof. Sandtor. Präparandenanstalt. Hexenturm. Brunnen. Untere Schafgasse. Obere Schafgasse. Brücke. Oberthor. Rathausstraße. Rathaus. Sandtorstrasse. Hintergasse. Holzmarkt. Buttermarkt. Obergasse. Kornmarkt. Maasstab.

Ludwig Hofmann Architekt

Bebauungsplan des östlichen Stadtteils von Herborn von Ludwig Hofmann, Herborn.

DER STÄDTEBAU

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Vorschlag zur Neubebauung des abgebrannten östlichen Stadtteiles in Herborn

Schaubild vom Standpunkt C aus gesehen.

Blick von der Strassenecke der Vogt'schen Scheune nach dem Hexenturm mit der neuen Strassendurchführung

Blick von dem Metzler'schen Eckhaus am Obertor in die Schafgasse mit dem Dillturm im Hintergrunde

Vom Standpunkt A aus gesehen.

Blick von der Jüngst'schen Schmiede nach dem Sandtorturm (Strassendurchführung nach dem zukünftigen Bahnhof)

Vom Standpunkt B aus gesehen.

Schaubilder zum Bebauungsplan (auf Tafel 46) von Ludwig Hofmann, Herborn.

DER STÄDTEBAU

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Der Stadtplan von Dippoldiswalde.

A) Bisheriger Bebauungsplan der Stadterweiterung.

B) Künstlerisch umgestalteter Plan.

DER STÄDTEBAU.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Baulinienplan für die Stadt Friedberg bei Augsburg.

BAULINIENPLAN FRIEDBERG. PLATZANLAGE BEI A DES LAGEPLANS

p. a. Hansen 1905

Platzanlage A des Baulinienplanes für die Stadt Friedberg bei Augsburg.

Architekt: P. Andreas Hansen, München.

DER STÄDTEBAU

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

BAULINIENPLAN
FRIEDBERG.
PLATZANLAGE
BEI ST. STEPHAN.

Platzanlage bei St. Stefan der Stadt Friedberg bei Augsburg.

Architekt: P. Andreas Hansen, München.

DER STÄDTEBAU

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Byggnadsplan för Malmö.

Upprättad år 1902 af

A. Nilsson,
Stadsingeniör.

Förklaringar.

angifver fastställd ändring af äldre plan.

" äldre stadsplan.

" framtida förslag.

A. Föreslagen plats för realläroverk.
B. " " " kommunalbyggnad. C. Påtänkt plats för teater.

Skala 1/4000.

Ausschnitt aus dem Bebauungsplan der Stadt Malmö.

Bearbeitet von A. Nilsson, Stadtingenieur, Malmö.

Abänderung und Fortführung eines Bebauungsplanes von Triebes.

Bearbeitet von A. Stiefelhagen, Ingenieur, Gera (Reuß).

DER STÄDTEBAU

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

Frei-
stehendes
Beamten-
Haus.

b

Gekrümmte
Straße
mit
Schulhaus.

c

Grundriß zur oberen Häuserreihe auf Tafel 7.

Beamten- und Arbeiterkolonien Streiffeld und Kellersberg bei Aachen.

Architekten: Jansen und Müller, Berlin

DER STÄDTEBAU

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Eine moderne Straße, Baischstraße in Karlsruhe.

Architekt: H. Billing, Karlsruhe.

DER STÄDTEBAU. S G

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Ehemaliger Zustand.

Heutiger Zustand.

Marktplatz in Mayen in der Eifel.

Handskizze: Jacob Berns, Köln-Remscheid.

DER STÄDTEBAU

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Brückentor in Mayen in der Eifel.

Handskizze: Jacob Berns, Köln-Remscheid.

DER STÄDTEBAU

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Kapellchen in Rhöndorf am Siebengebirge.

Handskizze: Jacob Berns, Köln-Remscheid.

DER STÄDTEBAU

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

MAYBACH-PLATZ IN FRIEDENAU.

GYMNASIUM

TURM

TURNPLATZ.

SPIELPLATZ.

STEGLITZ, D. 28 MAERZ 1905

F. Zahn.

Maybachplatz in Friedenau bei Berlin.

Lageplan.

Gartenarchitekt: F. Zahn, Steglitz.

DER STÄDTEBAU

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Maybachplatz in Friedenau bei Berlin.

Naturaufnahme.

DER STÄDTEBAU

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Königl. Haupt- und Residenzstadt Hannover.

Bebauungsplan

für ein Landhausviertel
am Stadtwalde Eilenriede.

Kirchröderstrasse
nach Kirchrode.
Scheidestrasse
Fichtestrasse
Kaulbachstr.
Pferdeturm.
Misburgerdamm.
Botanischer Garten.
Chaussee
Blinden-Anstalt.
Stephans-Stift.
Die Eilenriede

Maßstab.

Aufgestellt:
im Stadtbauamte, Abteil. III.
gez. Dr. Wolff. gez. Aengeneyndt.

Bebauungsplan für ein Landhausviertel in Hannover.
Architekten: Dr. Wolff und Aengeneyndt.

DER STÄDTEBAU

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Plan des Distriktes von Columbia.

DER STÄDTEBAU.
S G

Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

b

a) Öffentliche Parkanlagen der Stadtteile Manhattan und Richmond in New-York (1902).

b) Park-System in Boston. Verbindung des Common-Park mit dem Franklin-Park.

VERZEICHNIS DES PARKS.

1. Prospect Park.
2. Washington "
3. East Side Lands.
4. City Park.
5. City Hall Park.
6. Red Hook "
7. Sunset "
8. Carroll "
9. Tompkins "
10. Bedford "
11. Winthrop "
12. Bushwick "
13. Ridgewood
14. Parade Ground.
15. Concourse Lands.
16. Dyker Beach Park.
17. Bensonhurst.
18. Canarsie Beach.
19. Brooklyn Forest.
20. Linton Park.
21. New Lots Play Ground.
22. Lincoln Terrace.
23. Saratoga Square.
24. Irving "
25. Cooper Park.
26. Fort Hamilton Park.
27. Kings Park.
28. Corona "
29. Flushing "
30. College Point "
31. Poppenhausen "
32. Ashmead "
33. Brooklyn Heights.
34. Underhill Park.
35. Zindel Park.
36. Stuyvesant "
37. Woodpoint "
38. Monitor Square.
39. Cuyler Park.

Lageplan der Parkanlagen in Brooklyn und Queens zu New-York.

DER STÄDTEBAU

Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Lageplan der Parkanlagen im Stadtteil Bronx - New-York.

DER STÄDTEBAU

Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

WEST PARK SYSTEM IN CHICAGO

CHICAGO, ILL.	Fläche in Acres	Länge in Meilen	Fläche in Acres
HUMBOLDT PARK	205.865		
GARFIELD PARK	157.534		
DOUGLAS PARK	181.991		
UNION PARK	17.370		
JEFFERSON PARK	7.026		
VERNON PARK	6.140		
CAMPBELL PARK	1.360		
WICKER PARK	4.030		
SHEDD'S PARK	1.134		
HOLSTEIN PARK	1.940		
HUMBOLDT BOULEVARD		2.840	89.666
FRANKLIN BOULEVARD		1.504	51.341
DOUGLAS BOULEVARD		1.680	52.300
MARSHALL BOULEVARD		2.172	53.980
WASHINGTON BOUL'D		6.319	64.061
JACKSON BOULEVARD		3.945	33.070
ASHLAND BOULEVARD		1.360	14.353
TWELFTH ST. BOUL'D		0.896	7.602
OGDEN BOULEVARD		0.740	6.276
CENTRAL PARK AVE.		0.330	3.203
OAKLEY BOULEVARD		1.104	8.832
HOMAN AVENUE		0.254	2.401
TOTALS	614.410	23.144	387.086

1 acre ≅ 0,4 ha

West-Parksystem in Chicago.

Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

b

Berlin, Privatstraße am Schöneberger Ufer.

a) Schaubild. b) Lageplan.

Architekt: R. Goldschmidt, Berlin.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

b

c

Berlin, Privatstraße zwischen Potsdamerstraße 121 und der Lützowstraße.

a) und b) Schaubilder.
c) Lageplan.

Architekten: Cremer & Wolffenstein, Berlin.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

b

c

Berlin, a) und b) Wohnhof: Genthinerstraße 11.
Naturaufnahme bezw. Lageplan.
Architekt: E. Klingenberg.

c) Gartenhöfe: Stargarderstraße.
Architekt: Alfred Messel.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

WOHNHAVS-GRVPPE.
"BERLIN N. PRINZENALLEE 46"

0 5 10 15 20m

Berlin, Straßenartiger Wohnhof in der Prinzenallee.

Architekten: Breslauer & Salinger.

DER STÄDTEBAU.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

b

a) Berlin, Wohnhäusergruppe des Berliner Spar- und Bauvereins am Nordufer.

Architekt: Kleinert.

b) Wilmersdorf bei Berlin, Wohnhausgruppe des Beamten-Wohnungsvereins.

Architekt: Erich Köhn.

DER STÄDTEBAU.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Gemarkung Neuwied.

Gemarkung Neuwied.

50 0 50 100 200 300 400 500 M.

Plan der Baulandumlegung von Heddersdorf.

a) früherer Zustand. b) jetziger Zustand.

Das in den Plan des früheren Zustandes einskizzierte Straßennetz rührt vom Stadtgeometer C. Strinz, Bonn, her.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin

Ia

b

Canal

50 0 50 100 200 300 400 500 M

IIa

b

Gemarkung Niedergirmes.

Bebautes Gelände.

50 0 50 100 200 300 400 500 M.

IIIa von Aachen

b v Aachen

Eisenbahn

nach Cöln

Bruchstrasse nach Eilendorf

Bruchstrasse

50 0 50 100 200 300 400 500 M.

Pläne der Baulandumlegung von

I. Neuß 1 { a) früherer Zustand / b) jetziger „

II. Wetzlar { a) früherer Zustand / b) jetziger „

III. Eilendorf { a) früherer Zustand / b) jetziger „

Das in den Plan des früheren Zustandes einskizzierte Straßennetz rührt vom Stadtgeometer C. Strinz, Bonn, her.

DER STÄDTEBAU

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

VALPARAISO

Iquique

KYOTO

Bucht von TOKIO

Vom Städtebau in Amerika und Asien.

Stadtpläne: a) von Valparaiso. b) von Iquique. c) von Kyoto. d) von Tokio.

Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G. Berlin.

c

Delhi

Königsburg

a

Kalkutta

Ringkanal

Ost-ind. Bahn

Ost-bengal. Bahn

Ganges Fl.

Fort William

Circular Road

Ringweg

b

Rangoon

Pegu Fl.

Rangoon Fl.

DER STÄDTEBAU. S G

Vom Städtebau in Asien und Amerika.

Stadtpläne: a) von Kalkutta. b) von Rangoon. c) von Delhi.

Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

b

c

Berliner Wohnbaublöcke.

a und b Wohnhausgruppe in der Luitpoldstraße 20 und 21, Berlin-Schöneberg.
Architekten: Paul Jatzow für den Aufbau,
Lenz & Pohle für die Grundrißanlage.

c) Lageplan einer Landhausgruppe
in Pankow bei Berlin.
Architekt: Otto March, Charlottenburg.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Berliner Wohnbaublöcke.

Heilbronner Straße in Schöneberg bei Berlin, auf Grund des städtischen Bebauungsplanes.
Naturaufnahme.

DER STÄDTEBAU.
S G

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

Block A

Block B

Block C

b

c

Berliner Wohnbaublöcke.

Lageplan für die Neubauten des Berliner Spar- und Bauvereins in Charlottenburg-Westend.
a) Vorentwurf, Architekt: P. Kolb, b) Entwurf von R. Goldschmidt, c) Entwurf von Th. Kampffmeyer & Co.

DER STÄDTEBAU.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

b

c

Berliner Wohnbaublöcke.

Lageplan für die Neubauten des Berliner Spar- und Bauvereins in Charlottenburg-Westend.
a bis c Varianten zu a der Tafel 86.
Architekt: Theodor Goecke

DER STÄDTEBAU

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

10 5 0 10 20 30 40 50 60 70 80M.

Gottfried Keller - Strasse.
Strasse.
Hof. Garten. Hof. Garten. Saal-Gebäude. Hof.
Strasse.
Strasse 35.
Soor
Hof. Garten. Hof.
Strasse 32a.
Hof. Garten. Hof.
Königin Elisabeth

b

STOLPER - STRASSE.
Parz. 11. Parz. 12. Parz. 13 Parz. 14 Parz. 15.
Hofgemeinschaft. Hofgemeinschaft. Hofgemeinschaft.
SCHÖNHAUSER - ALLEE. 108.
Hof IV. Hof III. Hof II. Hof I.
Durch - fahrt. St. K. Laden. Eingang. Restau- rant. Vorgarten.
SCHÖNHAUSER-ALLEE.
0 5 10 20 30M.

Berliner Wohnbaublöcke.

a) zur Ausführung festgestellter Lageplan der Neubauten für den Berliner Spar- und Bauverein in Charlottenburg-Westend, Architekt: P. Kolb,
b) Wohngebäude in der Schönhauser Allee 109, Berlin, Architekt: Kurt Berndt.

DER STÄDTEBAU

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

c

b

d

Das Burgtor und seine Umgebung in früherer und gegenwärtiger Gestalt zu Lübeck.

a) u. b) Preisgekrönter Wettbewerbsentwurf von Erich Blunck, Nikolassee bei Berlin.
c) Preisgekrönter Wettbewerbsentwurf von Eggeling in Charlottenburg. d) Wettbewerbsentwurf von Steinbrück in Lübeck.

DER STÄDTEBAU

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

b

Gartenbau-Ausstellung in Darmstadt.

a) Teppichbeet und Aufgang zu dem grünen Farbengarten. b) Der rote Garten.
Architekt: Professor Josef M. Olbrich, Darmstadt.

(Aus „Olbrich, Neue Gärten“. Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.)

DER STÄDTEBAU.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

b

Gartenbau-Ausstellung in Darmstadt.

a) Der gelbe Garten. b) Gesamtanordnung der Ausstellung. — Parterre mit Terrasse.
Architekt: Professor Josef M. Olbrich, Darmstadt.

(Aus „Olbrich, Neue Gärten“. Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.)

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Städtebild aus Köln a. Rh.

Naturaufnahme.

DER STÄDTEBAU

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Gruppe von Kirche (Architekt: J. Kröger) und Schule (Architekt: Paul Egeling)
in Friedenau bei Berlin.

Naturaufnahme.

DER STÄDTEBAU.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Straßenbild aus Düsseldorf.

Naturaufnahme.

DER STÄDTEBAU

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Städtebild aus Aachen-Burtscheid.

Naturaufnahme.

DER STÄDTEBAU.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.